நாட்டை உலுக்கும்

ரபேல்

பேர ஊழல்

எஸ். விஜயன்



நாட்டை உலுக்கும்
ரபேல் பேர ஊழல்

எஸ். விஜயன்

பாரதி புத்தகாலயம்

Naattai Ulukkum Rafale Pera Oozhal (in Tamil)

S.Vijayan

First Published: March, 2019

Published by

BHARATHI PUTHAKALAYAM

7, Elango Salai, Teynampet, Chennai - 600 018

Email: thamizhbooks@gmail.com / www.thamizhbooks.com

நாட்டை உலுக்கும் ரபேல் பேர ஊழல்

எஸ். விஜயன்

முதல் பதிப்பு: மார்ச், 2019

வெளியீடு:

பாரதி புத்தகாலயம்

7, இளங்கோ சாலை, தேனாம்பேட்டை, சென்னை - 600 018

தொலைபேசி : 044-24332424, 24332924, 24356935

விற்பனை நிலையங்கள்

மதுரை: *37A, பெரியார் பேருந்து நிலையம் - 045 22324674*
ஈரோடு: *39: 39 ஸ்டேட் பாங்க் சாலை - 9245448353*
திண்டுக்கல்: *பேருந்து நிலையம் - 9942331105, 9976053719*
பழனி: *பேருந்து நிலையம் அருகில் - 9442883696*
திருப்பூர்: *447, அவினாசி சாலை - 9486105018*
சேலம்: *பாலம் 35, அத்வைத ஆஸ்ரமம் சாலை 0427 2335952*
திருவல்லிக்கேணி: *48, தேரடி தெரு - 9444428358*
வடபழனி: *பேருந்து நிலையம் எதிரில் அடையார்*
ஆனந்தபவன் மாடியில் *- 9444476967*
பெரம்பூர்: *52, கூக்ஸ் ரோடு - 9444373716*
திருவாரூர்: *35, நேதாஜி சாலை - 9442540543*
சேலம்: *15, வித்யாலயா சாலை சாலை*
திருநெல்வேலி: *25A, ராஜேந்திரநகர் - 9442149981*
அருப்புக்கோட்டை: *31, அகமுடையார் மஹால் - 9994173551*
மதுரை: *சர்வோதயா மெயின்ரோடு*
குன்னூர்: *N.K.N வணிக வளாகம் பெட்போர்ட்*
செங்கல்பட்டு: *1 D ஜி.எஸ்.டி சாலை - 044 27426964*
விருதுநகர்: *131, கச்சேரி சாலை - 0456 2245300*
கும்பகோணம்: *352, ரயில் நிலையம் எதிரில் - 9443995061*
வேலூர்: *பேஸ் III, சத்துவாச்சாரி - 9442553893*
நெய்வேலி: *பேருந்து நிலையம் அருகில், - 9443659147*
தஞ்சாவூர்: *காந்திஜி வணிக வளாகம் காந்திஜி சாலை - 9655542400*
கோவை: *77, மசக்காளிபாளையம் ரோடு, பீளமேடு - 8903707294*
திருச்சி: *வெண்மணி இல்லம், கரூர் புறவழிச்சாலை - 9994289492*
திருவண்ணாமலை: *முத்தம்மாள் நகர்*
நாகர்கோவில்: *699 கே.பி.ரோடு R.V.புரம் - 9443450111*
சிதம்பரம்: *22A / 18B தேரடி கடைத் தெரு,*
கீழவீதி அருகில் *- 9994399347*
கரூர்: *நாரத கானசபா அருகில் (TNGEA OFFICE)- 9442706676*

நினைத்த நூல்கள்... நினைத்த நேரத்தில்...

thamizhbooks.com | 8778073949

ரூ.15/-

அச்சு : பிரிண்டெக், சென்னை - 600 005.

ஊழல் ஓர் அறிமுகம்

நாட்டை உலுக்கிய ஒரு மாபெரும் ஊழல் மக்களின் எதிர்ப்புக்குள்ளாகாமல் புதைகுழிக்குப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அதுதான் ரபேல் பேர ஊழல். இது இந்திய விமானப் படைக்கு போர் விமானங்கள் வாங்குவது சம்பந்தமான பேரம்.

ரபேல் பேர ஊழல் மூலம் போர் விமானம் வாங்குவதில் முறைகேடு செய்ததோடு, அதன் மூலம் ஊழலை ஒழிப்பதற்கு உருவாக்கப்பட்ட நடைமுறைகளை கைவிட்டு, அரசின் கொள்முதல் செலவினங்களை தணிக்கை செய்யும் தலைமை தணிக்கை அதிகாரியை மிரட்டியும், உச்சநீதிமன்றத்துக்கு தவறான தகவல்கள் தந்தும் அந்நிறுவனங்களையும் சீர்குலைத்திருக்கிறது மோடி அரசு

நமது நாட்டின் பாதுகாப்புக்காக ஒதுக்கப்படும் நிதி ஆண்டுக்காண்டு அதிகரித்துக் கொண்டே போய் 2018-19ம் ஆண்டு நிதிநிலை அறிக்கையில் அது ரூ 3,59,854 கோடியைத் தொட்டது. ராணுவத்திற்காக அதிகம் செலவிடும் நாடுகளில் ஐந்தாவது இடத்திற்கு இந்தியா வந்து விட்டது. அமெரிக்கா முதல் இடத்திலும், சீனா இரண்டாவது இடத்திலும், சவுதி அரேபியா மூன்றாவது இடத்திலும், ரசியா நான்காவது இடத்திலும் உள்ளன.

இந்த ரூ 3,59,854 கோடியில் ராணுவ தளவாடங்கள் வாங்குவதற்காக கணிசமான பகுதி செலவிடப்படுகிறது என்பதில் யாருக்கும் சந்தேகம் இருக்க முடியாது. (2017-18ல் ராணுவ தளவாடங்கள் வாங்குவதற்காக ரூ 86,529 கோடி ஒதுக்கப்பட்டது, உண்மையில் ரூ 1,46,526 கோடி தேவைப்படுவதாக பாராளுமன்ற நிலைக்குழு டிசம்பர் 2017ல் சமர்ப்பித்த அறிக்கை கூறுகிறது). இதைச் செலவிடும் அதிகாரம் மத்திய அரசின் பாதுகாப்பு அமைச்சகத்திடம்

உள்ளதால் இந்தத் துறைக்கு அமைச்சராக வருபவர் முக்கியமானவராக கருதப்படுகிறார். இந்தப் பெரும் தொகையில் ஒரு சிறிய அளவு (fraction) கமிஷனாக சென்றாலும் அது பல்லாயிரம் கோடிகளைத் தாண்டும்.

எனவேதான் எந்தக் கட்சியின் ஆட்சியும் ராணுவ தளவாட ஊழலில் சிக்காமல் சென்றதில்லை. ராஜீவ் காந்தி காலத்தில் போபர்ஸ் பீரங்கி வாங்கியதில் துவங்கி, வாஜ்பாய் காலத்தில் இறந்து போகும் ராணுவ வீரர்களை எடுத்துவரும் சவப்பெட்டிகள், அவர்களின் குளிர்கால காலணிகள் ஆகியவை வாங்கியது வரை ஊழல் நடைபெற்றது. மன்மோகன்சிங் அரசில் ஹெலிகாப்டர் பேர ஊழல், நீர்மூழ்கி கப்பல் பேர ஊழல் பிரபலமானது. மோடி அரசின் ராணுவ விமான பேர ஊழலான ரபேல் பேர ஊழல் சமீபத்திய ரிலீஸ்.

ராஜீவ் காந்தி 1984-ல் அரசு பொறுப்பேற்கும் போது, அப்போதிருந்த அரசியல்வாதிகளுக்கு மாறாக அவரை திருவாளர் பரிசுத்தம் (Mr. Clean) என்று ஊடகங்கள் அழைத்தன. 2014-ல் 1984-ம் ஆண்டு மீண்டும் திரும்பியது. ஆம், மோடியும் திருவாளர் பரிசுத்தமாக ஊடகங்களால் கட்டமைக்கப்பட்டார். 1989-ல் ராஜீவ் காந்தி திருவாளர் அசுத்தமானார். ஆனால், 5 ஆண்டுகள் ஆட்சிக்குப் பிறகும் மோடியை ஊடகங்கள் திருவாளர் அசுத்தமாக அடையாளப்படுத்துவதில்லை.

இதன் பொருள் மோடி ஆட்சியில் ஊழலே இல்லை என்பது அல்ல, எந்த ஊடகமாக இருந்தாலும் அவரது அரசையும் கொள்கைகளையும் குறைகளையும் விமர்சித்து எழுதினால் அது மோடியின் கையாட்களாலும் அரசாலும் மிரட்டப்படுகிறது, எழுதும் பத்திரிகையாளர் வேலை இழக்கிறார் என்பதுதான் காரணம். எனினும் ஒட்டுமொத்தமாக எதையும் எழுதாமல் இருந்தால் ஊடகங்களின் நம்பகத்தன்மை போய்விடும் என்பதால் ஆங்காங்கே சிலவற்றை எழுதி நாங்களும் எழுதினோம் என்று பதிவு செய்து கொள்கின்றனர். வாசகர் குறைவாக உள்ள சிறு ஊடகங்கள் மோடியின் ஊழல்கள் தொடர்பாக வெளுத்து வாங்கினாலும் அது ஒரு பெரிய தாக்கத்தை ஏற்படுத்த முடியாது. தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும்

ஊடகங்கள் திருகல் வேலை செய்து செய்திகளை வெளியிடுகின்றன. எனவேதான் இந்த மாபெரும் ஊழல் மக்கள் மத்தியில் பெரிய அளவு பேசப்படாமல் இருந்து வருகிறது.

எனினும், போபர்ஸ் பேர ஊழல் பற்றி பக்கம் பக்கமாக எழுதிய இந்து நாளிதழ் ரபேல் பற்றி கடந்த ஜனவரி முதல் எழுத ஆரம்பித்தது. அதில் இந்த ஊழல் சம்பந்தமாக அரசு தரப்பில் கூறப்பட்டது அனைத்தும் பொய் என்பதை வெட்ட வெளிச்சமாக்கியது. கூடுதலாக, இந்தப் பேரம் குறித்து உச்சநீதிமன்றத்தில் தொடுக்கப்பட்ட பொதுநல வழக்கில் அரசு தரப்பு விபரங்களை மறைத்து, பொய் தகவல்களை தெரிவித்தது அம்பலமானது. அதன் பின்னர் வெளியான தலைமை தணிக்கை அதிகாரியின் அறிக்கைக்கு மோடி அரசு பல வழிகளில் முட்டுக் கட்டை போட்டிருந்தாலும், அதையும் மீறி அந்த அறிக்கையில் பல உண்மைகள் வெளியாகியிருக்கின்றன.

பரபரப்பான மர்மக் கதை போல போகும் இந்த ஊழலின் வரலாற்றை ஆரம்பம் முதல் பார்க்காமல் அதைப் புரிந்து கொள்ள முடியாது. அதற்கான முயற்சியாகவே இச் சிறு நூல்.

ரபேல் பேரத்தின் முந்தைய வரலாறு

20172-ல் உலக நாடுகள் ராணுவத்திற்காக ஆண்டுக்கு $1.8 லட்சம் கோடி (சுமார் ரூ 126 லட்சம் கோடி) நிதி ஒதுக்கீடு செய்திருக்கின்றன, இதில் முதல் ஐந்து நாடுகள் மட்டும் ஆண்டுக்கு $40,000 கோடி (சுமார் ரூ 28 லட்சம் கோடி) செலவிட்டிருக்கின்றன. இதில் கணிசமான பகுதி ராணுவ தளவாடங்கள் வாங்குவதற்காக செலவிடப்பட்டிருப்பதால் இத்துறை இயல்பாகவே ராணுவ தளவாட உற்பத்தி முதலாளிகளின் வேட்டைக்காடாக உள்ளது.

ராணுவ தளவாட உற்பத்தி நிறுவனங்கள் போட்டி போட்டுக் கொண்டு தமது வர்த்தகத்தை பெருக்குவதற்கு செய்யும் முயற்சியில் ஒரு நாட்டுக்கு அண்டை நாடுகளிலிருந்து அச்சுறுத்தல் பயத்தை அதிகமாக்கி மேலும் மேலும் அதிக ராணுவச் செலவை செய்ய நிர்ப்பந்திப்பதற்கான வேலைகளை செய்கின்றன. இந்தியாவும் இதற்கு விதிவிலக்கல்ல, ஒரு காலத்தில் அணி சேரா நாடுகள் என்ற வகையில் உலக சமாதானத்திற்காக உழைத்துக் கொண்டிருந்த

இந்தியா மறைமுகமாக ராணுவ தளவாட உற்பத்தியாளர்களின் வியாபாரத்தில் மண்ணை அள்ளிப் போட்டுக் கொண்டிருந்தது, இன்று இந்த நிலை மாறிவிட்டது. இன்றைக்கு இந்தியாவும் தனது பாதுகாப்பை உத்தரவாதம் செய்யும் போது அச்சுறுத்தல் அம்சங்களை கணக்கில் எடுத்துக் கொண்டு தயார்படுத்திக் கொள்ள வேண்டிய நிர்பந்தம் இருக்கிறது. முதலாளித்துவச் சந்தை விதியின்படி, இந்தத் தயாரிப்புகளை மதிப்பிட்டு சொல்வதற்கான வல்லுனர்களும் உருவாகி வந்துவிட்டார்கள்.

2000-01 ஆண்டு வாக்கில் இந்திய விமானப்படை தன்னிடம் உள்ள போர் விமானங்களின் தரத்தை ஆய்வு செய்தது. குறிப்பிட்ட காலம் முடிந்தவுடன் படையிலிருந்து நீக்கப்பட வேண்டிய விமானங்களை பட்டியலிட்டு, அவற்றுக்கு பதிலாக வாங்க வேண்டிய விமானங்களில் என்ன மாதிரியான தொழில்நுட்பங்கள் இருக்க வேண்டும் என்பதை முடிவு செய்து ஒரு பரிந்துரையை அளித்தது. பழைய சோவியத் விமானமான மிக் - 21, மிக் - 27 ரக விமானங்களுக்கு ஓய்வு கொடுத்து விட்டு அவற்றிற்கு பதிலாக ஒற்றை இயந்திரம் கொண்ட விமானங்கள் 126-ஐ வாங்க வேண்டும் என்றது அந்தப் பரிந்துரை.

இந்தப் பரிந்துரையின் பேரில் மேல் நடவடிக்கை மேற்கொண்ட பாதுகாப்பு அமைச்சகம் இந்த 126 விமானங்களுக்கு பிரான்ஸ் நாட்டின் மிராஜ்-2000 ரக விமானங்களை வாங்குவது என்று முடிவு எடுத்தது. நமது விமானப்படையில் ஏற்கனவே 120 மிராஜ்-2000 விமானங்கள் இருப்பதால் அவற்றின் தொழில்நுட்பத்தை பிரான்சிலிருந்து பெற்று இந்திய பொதுத்துறை நிறுவனமான இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் மூலமாக உற்பத்தி செய்து கொள்ளலாம் என்று பரிந்துரை செய்தது. எனினும் அப்போது பாதுகாப்பு அமைச்சராக இருந்த ஜார்ஜ் பெர்னாண்டஸ், அப்போது நடப்பில் இருந்த ராணுவ தளவாட கொள்கையின் படி "ஒரு உற்பத்தி நிறுவனத்திடமிருந்து மட்டும் டெண்டர் பெறமுடியாது. குறைந்தபட்சம் இரண்டு உற்பத்தி நிறுவனங்களிடம் டெண்டர் கோரி அதன் அடிப்படையில் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி முடிவெடுக்க வேண்டும்" என்று அமைச்சகத்தின் ஆலோசனையை நிராகரித்து உத்தரவிட்டார்.

அதாவது, பல்வேறு நிறுவனங்களிடமிருந்து டெண்டர் கோருவதன் மூலம் தொழில்நுட்ப ரீதியாகவும், விலை ரீதியாகவும் இந்தியாவுக்கு மிகச் சாதகமான முறையில் விமானத்தை வாங்க வேண்டும் என்பதுதான் கொள்கையின் நோக்கம். ஒரே நிறுவனத்தின் விமானத்தை வாங்குவது என்று முடிவு எடுத்து விடுவது ஊழலுக்கு வழி வகுக்கும் என்பதாலும் இந்தக் கொள்கை வகுக்கப்பட்டிருந்தது.

இந்த முடிவின்படி, சர்வதேச அளவில் டெண்டர் கோருவதற்காக உற்பத்தி நிறுவனங்களை அடையாளப்படுத்தி அவர்களின் நிதி நிலையை பரிசீலித்து அவர்கள் உற்பத்தி செய்யும் விமானங்களின் தொழில்நுட்ப தரத்தை ஆய்வு செய்யும் பணி நடைபெற்றது. அதன்படி ஆறு நிறுவனங்கள் இறுதிப்படுத்தப்பட்டன.

இந்த ஆறு நிறுவனங்களுக்கும் நமது விமானத்தின் தேவைகளைக் கூறி அவர்கள் உற்பத்தி செய்து விற்கும் விமானங்களின் தொழில்நுட்ப விபரத்தை (Technical Offer) சமர்ப்பிக்குமாறு முன்மொழிவு வேண்டுகோளை (Request for Proposal) இந்திய அரசு கோரியது. அதாவது, விலை விபரங்கள் தொடர்பாக பேரம் பேசுவதற்கு முன்பு தொழில்நுட்ப ரீதியாக விமானப் படை தனக்குத் தேவை என்று முடிவு செய்திருந்த அனைத்து வசதிகளையும் கொண்ட விமானம் எது என்று அடையாளம் காணப்பட வேண்டும்.

இதன்படி 2007 ஆகஸ்ட்டில் 126 நடுத்தர பல்பயன் போர் விமானங்களை (Medium Multirole Combat Aircraft - MMRCA) வாங்குவதற்கான முன்மொழிவு வேண்டுகோள் அல்லது டெண்டர் விடப்பட்டது. இது ஏற்கனவே அடையாளம் காணப்பட்டிருந்த ஆறு நிறுவனங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டது. இந்த 126 விமானங்களின் மொத்த விலை அப்போது ரூ 42,000 கோடி (ஒரு விமானத்தின் விலை ரூ 333 கோடி) என மதிப்பீடு செய்யப்பட்டது. (முன்மொழிவு வேண்டுகோளும் டெண்டரும் கிட்டத்தட்ட ஒன்றுதான். முன்மொழிவு வேண்டுகோள் என்பது தொழில்நுட்ப ஆலோசனைகளை மையமாக கொண்டது. டெண்டர் என்பது விலையை மையமாகக் கொண்டது)

- *ரசிய நிறுவனமான மிகோயான் உற்பத்தி செய்யும் மிக் - 35 (MIG-35)*
- *ஸ்வீடன் நாட்டின் நிறுவனமான சாப் (Saab) உற்பத்தி செய்யும் ஜாஸ்-39 (JAS-39 Gripen),*
- *பிரெஞ்சு நாட்டின் தசால்ட் (Dassault) நிறுவனத்தின் ரபேல் (Rafale),*
- *அமெரிக்காவின் லாக்ஹீட் மார்ட்டின் (Lockheed Martin) உற்பத்தி செய்யும் எப்-16 பால்கன் (F-16 Falcon)*
- *அமெரிக்காவின் போயிங் உற்பத்தி செய்யும் எப்.ஏ – 19 சூப்பர் ஹார்னட் (F/A-18 Super Hornet),*
- *ஐந்து ஐரோப்பிய நாடுகளின் கூட்டுநிறுவனம் உற்பத்தி செய்யும் யூரோ பைட்டர் டைபூன் (Eurofighter Typhoon) ஆகியவை.*

இந்த ஆறு நிறுவனங்கள் சமர்ப்பித்த தொழில்நுட்ப விபரக்குறிப்புகளின் அடிப்படையில் அவற்றை மதிப்பீடு செய்யும் பணி நடைபெற்றது. ஒவ்வொரு நிறுவனத்தின் விமானமும் பறக்கவிடப்பட்டு ஆய்வு செய்யும் சோதனை நடைபெற்றது.

இந்தத் தொழில்நுட்ப பரிசீலனையில் ரசியாவின் மிக்-35 மட்டும்தான் விமானப்படை முடிவு செய்திருந்த அனைத்துத் தேவைகளையும் நிறைவேற்றும் விதமாக இருந்திருக்கிறது. ரசியா பாரம்பரியமாக இந்தியா தனக்கு தேவையான ராணுவ தளவாடங்களை வாங்குவதில் முதல் இடம் வகிக்கும் நாடு. 2014-18 காலகட்டத்தில் இந்தியா தனது பாதுகாப்பு தேவைகளில் 58%-ஐ ரஷியாவில் இருந்து இறக்குமதி செய்திருந்தது. (https://www.thehindu.com/news/national/india-is-worlds-second-largest-arms-importer/article26502417.ece)

இருப்பினும், ஏதோ ஒரு காரணத்துக்காக மிக் ரக விமானங்களை வாங்குவதில்லை என்று அரசு முடிவெடுக்கிறது. அப்போது தசால்ட் நிறுவனம் வழங்குவதாக முன் வந்த ரபேல் விமானங்களை விமானப் படையின் தேவைகளில் 9-ஐ நிறைவேற்றுவதாக இல்லை.

அதன் பிறகு அவற்றில் 6 தேவைகளை மட்டும் சேர்த்து வழங்குவதாக முன் வந்திருக்கிறது. அதுவும் நிராகரிக்கப்பட்ட பிறகு தசால்ட் தானாக முன்வந்து எல்லா தேவைகளையும் வழங்குவதாக சொல்லியிருக்கிறது. இது ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது.

இவ்வாறு போட்டியிடும் ஒரு நிறுவனம் மட்டும் தனது விற்பனை முன்வைப்பை பல முறை மாற்ற அனுமதிப்பது 2006 பாதுகாப்புத் துறை கொள்முதல் கொள்கையை மீறியது ஆகும். அனைத்து விதத்திலும் பொருத்தமான ரசியவிமானத்தை நிராகரித்து பிரான்ஸ் நாட்டு நிறுவனத்துக்கு சலுகைகள் வழங்க முடிவு செய்தது நாட்டின் ராணுவ போர்த்தந்திர நோக்கில் செய்யப்பட்டது என்று நியாயப்படுத்தப்படலாம்.

இந்த நடைமுறையின் இறுதியில் யூரோ பைட்டர் டைபூன், மற்றும் ரபேல் ஆகிய இரு விமானங்கள் தொழில்நுட்ப அடிப்படையில் ஒரே தளத்தில் இருப்பதாக முடிவு செய்யப்பட்டது. இவர்களில் யார் குறைவான விலை கொடுக்கிறார்களோ அவர்களிடம் வாங்குவது என்பதே இறுதியான முடிவு. இந்த முடிவு அந்த இரு நிறுவனங்களுக்கும் தெரிவிக்கப்பட்டு அவர்களின் விலை மற்றும் இதர நிதிவிஷயங்கள் சம்பந்தமான விபரங்களை சமர்ப்பிக்குமாறு கோரப்பட்டது.

இந்த விலை விபரங்களின் அடிப்படையில் பிரஞ்சு நாட்டின் தசால்ட் உற்பத்தி செய்து விற்கும் ரபேல் விமானத்தை வாங்குவது என்று இறுதி செய்யப்பட்டது. 18 விமானங்களை பிரான்சில் உற்பத்தி செய்து பறக்கத் தயாரான நிலையில் நேரடியாக கொள்முதல் செய்வது எனவும் மீதி 108 விமானங்களை தசால்ட் நமது நாட்டின் இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் நிறுவனத்துடன் கூட்டாக நமது நாட்டில் உற்பத்தி செய்து பெற்றுக் கொள்வது என்றும் முடிவெடுக்கப்பட்டது. இந்த முடிவின் அடிப்படையில் தசால்ட் நிறுவனத்துடன் பேச்சுவார்த்தை துவங்கப்பட்டது.

இந்நிலையில் யூரோபைட்டர் நிறுவனம் தான் முன்பு சொன்ன விலையில் 20% குறைத்துக் கொள்வதாகவும், விமானத்தில் கூடுதல் வசதிகளை வழங்குவதாகவும், விமானங்களுக்கான பணத்தை செலுத்துவதில் இந்தியாவுக்கு சாதகமான நிபந்தனைகளை ஏற்றுக்

கொள்வதாகவும், இந்தியாவில் ஒரு உற்பத்தி ஆலையையும், யூரோபைட்டர் டைபூன் தொழில்பூங்காவையும் அமைப்பதன் மூலம் அதிக தொழில்நுட்பங்களை இந்தியாவுக்கு தருவதாகவும் முன்வந்தது. ஜெர்மனி, யு.கே, இத்தாலி, ஸ்பெயின் நாடுகளுக்கு விற்கவிருக்கும் விமானங்களை திருப்பி விடுவதன் மூலம் இந்தியாவுக்கு விமானங்களை விரைவில் தருவதாகவும் சொன்னது.

ஆனால், ஒரு டெண்டர் நடைமுறையின் விலை விபரங்களை திறந்து விற்பனையாளரை முடிவு செய்த பிறகு போட்டியாளர் தரும் புதுச் சலுகைகளை கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது என்ற பாதுகாப்பு கொள்முதல் கொள்கையின்படி இது நிராகரிக்கப்பட்டது.

ராணுவ தளவாட உற்பத்திக் கொள்கையில் மாற்றம்

இதுவரை நடந்தது ஏறக்குறைய இந்திய அரசின் ராணுவ தளவாட கொள்முதல் கொள்கையின் அடிப்படையிலானது. இதில் ஊழல் குற்றச்சாட்டுகள் வந்து விடக் கூடாது என்று அப்போது பாதுகாப்புத் துறை அமைச்சராக இருந்த ஏ.கே ஆந்தோனி இரண்டு முறை இது தொடர்பாக விசாரணை நடத்தி எந்த முறைகேடும் நடக்கவில்லை என்று உறுதி செய்திருந்தார். இந்த ராணுவ தளவாட கொள்முதல் கொள்கை என்பது அதற்கு முந்தைய 30 ஆண்டுகளில் நடந்த பல ஊழல்களும் அதையொட்டி உருளப்பட்ட பல தலைகளும் ஆட்சி மாற்றங்களும் மூலம் படிப்படியாக வடிவம் பெற்று குறிப்பிடத்தக்க வெளிப்படைத்தன்மையை அடைந்தது. இதை பின்னோக்கி இழுத்துச் செல்லமுடியாது என்று பாதுகாப்புத் துறை நிபுணர்களும், அரசியல் பார்வையாளர்களும் கருதினார்கள். ஆனால், முதலாளித்துவம் இவற்றையெல்லாம் தூக்கியடித்துவிட்டு புதிய வழிகளில் ஊழல்களை செய்யும் ஆற்றல் உடையது என்பதை மோடி அரசின் ரபேல் பேரம் எடுத்துக் காட்டுகிறது.

உலக நாடுகளின் பாதுகாப்பு பட்ஜெட்டான $1.8 லட்சம் கோடியில் (சுமார் ரூ 126 லட்சம் கோடி) கணிசமான பகுதி ராணுவ தளவாடங்கள் கொள்முதலில் செலவிடப்படுகிறது என்றால் அது ராணுவ தளவாட உற்பத்தியாளர்களுக்குச் செல்கிறது என்றுதான் பொருள். ராணுவம் என்பது அரசின் கட்டுப்பாட்டில் இருப்பதால் ராணுவ தளவாட உற்பத்தியும் அரசின் கட்டுப்பாட்டில்தான் ஒரு

கட்டம் வரை இயங்கி வந்தது. பல ஆயிரம் கோடி ரூபாய் மூலதனம் புழங்கும் துறையாக இருப்பதால், மூலதன நலனை பேணும் அரசுகள் தனியார் மூலதன வளர்ச்சிக்கு ஏதுவாக ராணுவ தளவாட உற்பத்தியை கொஞ்சம் கொஞ்சமாக தனியார் முதலாளிகளிடம் ஒப்படைக்க ஆரம்பித்தனர். அமெரிக்காவில் இரண்டாம் உலகப்போருக்குபிந்தையகட்டத்தில்இப்படிநடைபெற்றதென்றால் இந்தியாவில் இது 2000-களுக்குப் பிறகு நடைபெறத் துவங்கியது.

இந்தத் தனியார்மயப் போக்கின் விளைவாக ஒவ்வொரு ராணுவ தளவாட உற்பத்தி நிறுவனமும் ஒவ்வொரு ஆண்டும் லாபமீட்ட வேண்டும், வளர்ச்சி காண்பிக்க வேண்டும். இல்லாவிட்டால் மூலதனம் அங்கிருந்து விலக்கிக் கொள்ளப்பட்டு வேறு துறைக்குச் சென்றுவிடும். எனவே, ஒவ்வொரு நிறுவனமும் தனது சந்தையை வலுப்படுத்தவும் பெருக்கவும் முனையும்.

சந்தையை விரிவாக்க வேண்டுமானால் ஒவ்வொரு நாட்டுக்கும் உள்ள அச்சுறுத்தல் அபாயம் (Threat perception) அதிகரிக்க வேண்டும். இதையொட்டி ஒவ்வொரு நாடும் தன்னுடைய தற்காப்பு தயார்நிலையை (Defense Preparedness) வலுப்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். அதற்காக அதிக நிதி ஒதுக்க வேண்டும். பனிப்போருக்கு பின் சுருங்கி வந்த ராணுவ தளவாடச் சந்தை ராணுவ தளவாட மூலதனத்தினால் உந்தப்பட்ட ஆயுதத் தளவாட விற்பனை நிறுவனங்களின் முயற்சியால் வளரத் துவங்கியது. ஒரு கட்டத்தில் பனிப்போருக்கு முந்தைய நிலையைத் தாண்டிச் சென்றது. இதன் ஒரு முக்கிய பகுதியாக ஆயுதத் தளவாட உற்பத்தி நிறுவனங்கள் ஒவ்வொரு நாட்டு அரசாங்கத்தையும் நிர்ப்பந்தித்து ஆயுதத் தளவாட கொள்முதல் தொடர்பான கொள்கை முடிவுகளை மாற்றம் செய்யும் ஆற்றலை கொண்டுள்ளன.

ராணுவ தளவாடச் சந்தையை நாம் சற்று மேலோட்டமாக பார்த்தாலே அங்கே முதன்மையாக ஏற்றுமதி செய்யும் நாடுகளும் முதன்மையாக இறக்குமதி செய்யும் நாடுகளும் இருக்கின்றன என்பது தெரியும். ஏற்றுமதி செய்வதில் அமெரிக்கா, ரசியா, பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, சீனா போன்ற நாடுகளும் இறக்குமதி சந்தையில் இந்தியா, பாகிஸ்தான், சவுதி அரேபியா, எகிப்து, அல்ஜீரியா போன்ற

நாடுகளும் முன்னணியில் உள்ளன. 2014-18 ஆண்டுகளில் இந்தியா உலகஆயுதத்தளவாட இறக்குமதியில்9.5%பங்கைக்கொண்டிருந்தது. 12% இறக்குமதி பங்கு வைத்திருந்த சவுதி அரேபியா முதலிடத்தில் இருந்தது.

இந்தியா ராணுவ தளவாட இறக்குமதி சந்தையில் உள்ள மிகப்பெரிய நாடுகளில் ஒன்று என்பதால் பல்வேறு நாடுகளைச் சேர்ந்த ராணுவ தளவாட உற்பத்தி நிறுவனங்கள் இந்திய ராணுவத்தின் கொள்முதல் வாய்ப்புகளை கொத்திச் செல்ல போட்டா போட்டியில் ஈடுபடுகின்றன. போட்டியின் வேகம் அதிகரிக்கும் போது மேற்கத்திய ஆயுதத் தளவாட உற்பத்தி நிறுவனங்கள் "இந்தியாவில் வந்து நாங்கள் உற்பத்தியை துவக்கி இங்கே வேலைவாய்ப்பை உருவாக்குவோம், விலையைக் குறைப்போம்" என்றெல்லாம் அடுத்தடுத்து இறங்கி வருகின்றன. இது போன்ற நேரடியான பேரம் பேசுவது மட்டுமின்றி அரசின் கையை முறுக்கி கொள்கைகளை மாற்றுவதற்கும் திரைமறைவில் வேலை செய்கின்றன.

இதன் விளைவாக, இந்திய கார்ப்பரேட் முதலாளிகளுக்கும் ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் பங்கு அளிக்கும் விதமாக பாரத் ரத்னா வாஜ்பாய் பிரதமராக இருந்த பொழுது ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் தனியார் மயம் தொடங்கி வைக்கப்பட்டது. இந்த பாரத் ரத்னாவின் காலத்தில்தான் ராணுவ சவப்பெட்டி ஊழல், காலணி ஊழல் என்று ராணுவ ஊழல்கள் அடுக்கடுக்காக வெளிவந்தன. இதையும் தாண்டி 2001-ல் இந்தியாவில் ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் 100% தனியார் மயம் அதில் 25% அன்னிய மூலதனம் அனுமதிக்கப்படும் என்ற கொள்கையை வாஜ்பாயி அரசு அறிவித்தது. அதாவது, அனில் அம்பானி போன்ற இந்திய முதலாளிகள் இந்தியாவில் ஒரு ஆயுதத் தளவாட உற்பத்தி நிறுவனத்தை ஆரம்பித்தால் அதில் தசால்ட் போன்ற வெளிநாட்டு நிறுவனங்கள் 25% வரை முதலீடு செய்யலாம். இது பிற்காலத்தில் படிப்படியாக அதிகரிக்கப்பட்டு வெளிநாட்டு பங்கு 49% வரை அனுமதிக்கப்பட்டது.

எதிர்கால பாரத் ரத்னாவான மோடியும், அவரது அரசும் பழைய பாரத் ரத்னாவின் அடிச்சுவட்டை பின்பற்றி கார்ப்பரேட்களை ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் முதலீடு செய்யுங்கள் என்று மன்றாடிக்

கொண்டது. அரசு ஈடுபடும் ஒவ்வொரு நெறிபிறழ் நடவடிக்கையும் முறையாக ஒரு வல்லுனர் குழு அமைத்து அதன் பரிந்துரையாகவே அமலுக்கு வரும். ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் தனியார் மூலதனம் ஆதிக்கம் பெற ஆலோசனை கூற அமைக்கப்பட்ட கமிட்டியே தீரேந்திர சிங் கமிட்டி. இது தனது அறிக்கையை ஜூலை 2015-ல் தாக்கல் செய்தது.

இந்தக் கமிட்டி தன்னை அரசின் மேக் இன் இந்தியா (Make in India) திட்டத்தை ராணுவ தளவாட உற்பத்திக்கு பொருத்துவதற்காக உருவாக்கப்பட்டதாக அறிவித்துக் கொண்டது. இந்தக் கமிட்டி போட்டியை வலுப்படுத்தவும், திறமையை வளர்க்கவும், விரைவாகவும் கணிசமாகவும் தொழில் நுட்பத்தை உள்வாங்கிக் கொள்ளவும் கேந்திர கூட்டு முன்மாதிரி (Strategic Partner Model) என்ற கொள்கையை அறிவித்தது. அத்துடன் பல்படி தொழில்வளச் சூழல் (Tiered Industrial Ecosystem), பரந்துபட்ட தேர்ச்சித்திறன் (wider skill base) வளர்ச்சி, புதுமைக்கான தூண்டுதல், உலக அளவில் நிலவிவரும் மதிப்புச் சங்கிலியில் இந்தியாவை இணைத்தல், ஏற்றுமதியை ஊக்குவித்தல் ஆகியவற்றை மையமாகக் கொண்டதே இந்த கேந்திர கூட்டு முன்மாதிரி கொள்கை என்று விளக்கமளித்துது.

இக்கொள்கைகளை அமல்படுத்த எல்&டி, மகிந்த்ரா அண்ட் மகிந்த்ரா, ரிலையன்ஸ் இந்தியா, டாடா குழுமம், அதானி குழுமம் ஆகிய கார்ப்பரேட் நிறுவனங்கள் வரவேற்கப்பட்டன. இவை போர் விமானங்கள், ஹெலிகாப்டர்கள், நீர்மூழ்கிக் கப்பல்கள். ஆயுத வாகனங்கள், பெரும் பீரங்கிகள் ஆகியவற்றின் உற்பத்தியில் ஈடுபடும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது.

இந்தியாவின் ராணுவ தளவாட உற்பத்தியில் அதுவரை 10 பொதுத்துறை நிறுவனங்கள் ஈடுபட்டு வந்தன. 2015-ல் இவை ரூ 33,304 கோடி மதிப்பிலான தளவாடங்களை உற்பத்தி செய்திருக்கின்றன. 2018-19ல் பாதுகாப்பு அமைச்சகத்தின் ஆராய்ச்சி நிறுவனத்தின் (DRDO) வரவு செலவு திட்டம் ரூ 17,861 கோடியாகவும் தளவாட தொழிற்சாலை (Ordinance Factory)யின் வரவு செலவு திட்டம் ரூ 1,531 கோடியாகவும் இருந்தது. இந்தத் தொகையும் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக இனிமேல் தனியார் வசம் சென்றுவிடும்.

ஆனாலும், இந்தியாவில் பொதுத்துறை நிறுவனங்களை ஒழித்துக் கட்டும் போது உருவாகும் சந்தையை தாமே கைப்பற்றுவதற்கே பன்னாட்டு ஆயுதத் தளவாட உற்பத்தி நிறுவனங்கள் முயற்சிக்கும். உள்ளூரில் வலுவான நிறுவனங்களை உருவாக அனுமதித்து தங்களது சந்தைக்கு புதியதொரு போட்டியாளரை கொண்டு வந்து தங்களுக்கு தாங்களே ஆப்பு வைத்துக் கொள்ளப் போவதில்லை. எனவே, பாதுகாப்புத் துறையில் மேக் இன் இந்தியா திட்டமும் இதுவரை நகர ஆரம்பிக்கவில்லை. இதற்கான குறுக்கு வழியாக வந்தது ரபேல் பேரம்.

மோடி அரசு செய்து முடித்திருக்கும் ரபேல் பேரத்தின்படி பொதுத்துறை நிறுவனமான இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் செய்ய வேண்டிய "மேக் இன் இந்தியா" உற்பத்தி ரத்து செய்யப்படுகிறது. அந்த இடத்தில் அனில் அம்பானி போன்ற தோற்றுப் போன, வங்கிக் கடன்கள் கட்டாமல் திவாலாகிப் போன முதலாளிகள் தசால்ட் போன்ற பன்னாட்டு நிறுவனங்களுடன் கூட்டு அமைத்து லாபம் ஈட்டுவதற்கு ஏற்பாடு செய்து தரப்படுகிறது.

எனவே, மேலே தீரேந்திசிங் கமிட்டி சொல்லும் மேக் இன் இந்தியா என்பது இந்திய இளைஞர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு உருவாக்குவதற்கான திட்டம் இல்லை, இந்திய முதலாளிகளும், பன்னாட்டு முதலாளிகளும் லாபம் ஈட்டுவதற்கான திட்டமே என்று புரிந்து கொள்ளலாம்.

சட்டபூர்வமாக நடைபெற்ற ஊழல்

ரபேல் விமான கொள்முதல் தொடர்பாக இதுவரை நாம் பார்த்த விபரங்களின்படி ராணுவ வல்லுனர்கள் நாட்டுக்கு இருக்கும் அச்சுறுத்தல் அபாயத்தையும், தற்காப்புத் தயார் நிலையையும், நம்மிடம் இருக்கும் தளவாடங்களின் நிலையையும் ஆய்வு செய்து இந்திய விமானப் படைக்கு ஒற்றை இயந்திர விமானங்களை கொள்முதல் செய்ய வேண்டும் என்று முடிவு எடுத்தனர். இந்த முடிவை நிறைவேற்றுவதற்கு அப்போதைய ராணுவ தளவாடங்கள் கொள்முதல் கொள்கையின்படி 126 ரபேல் விமானங்களை வாங்குவதற்காக 2013-ம் ஆண்டு முடிவு செய்யப்பட்ட நிறுவனம்தான் தசால்ட் (Dassault).

விமானப் படை கோரிய அனைத்துத் தொழில்நுட்பத் தேவைகளையும் நிறைவு செய்தாலும் ரசியவிமானத்தை நிராகரித்தது, ரபேலுடன் போட்டி போட்டுக் கொண்டு விலையை மேலும் குறைக்க வந்த யூரோ பைட்டர் விமானத்தை கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ள மறுத்தது போன்ற பிரச்சனைகள் இருந்தாலும், அப்போதைய நிலையில் வெளிப்படையான ஒரு நடைமுறையின் கீழ் வந்தடைந்த ஒப்பந்தம் என்று இதைச் சொல்லலாம்.

தசால்ட் நிறுவனத்துடன் பேச்சுவார்த்தை நடத்தி, கொடுத்திருக்கும் விலையில் இறுதிக் கட்ட சலுகைகளை பெறுவதற்கான பேரம் பேசி இறுதி செய்ய வேண்டிய நிலையில் இருந்தது அந்த ஒப்பந்தம். அந்த ஒப்பந்தத்தின்படி, பிரான்சில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட 18 விமானங்களை தசால்ட் நிறுவனத்திடமிருந்து நேரடியாக பறக்கத் தயார் நிலையில் வாங்கவும், 108 விமானங்களை தசால்ட் நிறுவனத்துடன் சேர்ந்து இந்தியாவின் பொதுத்துறை நிறுவனமான இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் மூலமாக உற்பத்தி செய்து வாங்கவும் பேச்சுவார்த்தை நடைபெற்றது.

ஒப்பந்தம் கையெழுத்தானால் முதல் பகுதி ஒப்பந்தம் இந்திய அரசுக்கும் தசால்ட் நிறுவனத்துக்கும் இடையே செய்து கொள்ளப்படும். பிரான்ஸ் அரசு சாட்சியாக இருக்கும் பிரான்ஸ் அரசுக்கு சில பொறுப்புகளும் கடமைகளும் வரையறுக்கப்படும். இரண்டாவது ஒப்பந்தம் இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் நிறுவனத்திற்கும் தசால்ட் நிறுவனத்திற்கும் இடையே செய்து கொள்ளப்படும் அதற்கு இந்திய பிரான்ஸ் அரசுகள் சாட்சிகளாக இருக்கும். இரு அரசுகளுக்கும் கடமைகளும் பொறுப்புகளும் வரையறுக்கப்படும். இந்த இரண்டாவது ஒப்பந்தம் ஆப்செட் ஒப்பந்தம் எனப்படும். இந்த இரண்டு ஒப்பந்தங்களிலுமே வழக்கமாக சர்வதேச அளவில் பல ஆயிரம் கோடி ரூபாய் மதிப்பிலான ஒப்பந்தங்களில் இருப்பது போல வாங்கும் தரப்பின் பணத்துக்கு உத்தரவாதம், வாங்கப் போகும் பொருளின் தரத்தை உத்தரவாதம் செய்வதற்கான வழிமுறைகள், இடைத்தரகர்களை தவிர்ப்பதற்கான நிபந்தனைகள் ஆகியவை அடங்கியிருக்கும்.

இந்நிலையில் 2014ம் ஆண்டு மோடி அரசு பதவியேற்றது. பதவி ஏற்றவுடன், "தசால்ட் நிறுவனத்துடன் பேச்சுவார்த்தையை தொடர முடியாது. அதற்குப் பதிலாக சுகோய் விமானங்களை (SU-30MKI) வாங்க அரசு முயற்சிக்கும்" என்று மோடியின் பாதுகாப்பு அமைச்சர் மனோகர் பாரிக்கர் அறிவித்தார். தமிழ்நாட்டில் ஒரு கட்சி ஆட்சி போய் இன்னொரு கட்சி அதிகாரத்துக்கு ஆட்சி வந்ததும் முந்தைய ஆட்சியில் போடப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை ரத்து செய்து புதிய ஒப்பந்தங்களை போடுவதற்கு என்ன காரணமோ அதே காரணம்தான் இதற்கும். 'முந்தைய ஆட்சியாளர் பேசிய பேரத்தின்படி அவர்களுக்கு கமிஷன் போயிருக்கும், நமக்கு கமிஷன் வேண்டும் என்றால் புதிதாக பேரம் பேச வேண்டும்' என்ற 'நல்லெண்ணம்'தான்.

இதற்கு ராணுவத் தரப்பிலிருந்து எதிர்ப்பு கிளம்பியது. "மீண்டும் கொள்முதல் நடவடிக்கையை ஆரம்பத்திலிருந்து துவங்குவது காலதாமதத்திற்கு வழிவகுக்கும்" எனவும் "சுகோயும் ரபேலும் தொழில்நுட்ப ரீதியாக இணையானவை கிடையாது. எனவே, ரபேல் விமானம் வாங்குவதை கைவிடக் கூடாது" எனவும் எதிர்ப்பு தெரிவித்தனர்.

ஆனால், "தசால்ட் நிறுவனம் அறிவித்துள்ள விலை அதிகம்" என்றும் "விலை என்று மதிப்பீடு செய்தில் தவறு நடந்திருக்கிறது" என்றும் கூறி பாதுகாப்பு அமைச்சர் டெண்டரை ரத்து செய்யப் போவதாக பிப்ரவரி 2015-ல் கூறினார்.

இப்படி விவாதம் நடந்து கொண்டிருக்கும் போதே தசால்ட் நிறுவனத்தின் தலைமை அதிகாரி எரிக் ட்ராப்பியர் மார்ச் 2015ல் இந்தியா வந்து "ஒப்பந்தம் செய்வதற்கு 95 சதவீதம் பேசி முடித்து விட்டோம்" என்றார். "நாங்கள் இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் நிறுவனத்தின் உற்பத்தித் தளத்தை பார்வையிட்டோம். இவர்களின் செயல்திறமை பிரமிக்க வைக்கிறது" என்று பாராட்டிச் சென்றார். இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ்-ல் உற்பத்தி செய்யவிருக்கும் 108 விமானங்களுக்கு யார் உத்தரவாதம் அளிப்பது, அதற்கான உற்பத்திச் செலவு எவ்வளவு இவை தொடர்பாக தசால்ட்டுக்கும் இந்தியத் தரப்புக்கும் இடையே இருந்த வேறுபாடுகள் தீர்க்கப்பட்டு ஒப்பந்தம் இறுதிக் கட்டத்தை அடைந்திருந்தது என்பதை இதிலிருந்து தெரிந்து கொள்ளலாம்.

மேலும், மோடி அரசு ரபேலுக்கு எதிராக பேசிக் கொண்டே ரபேல் வாங்குவதற்கான முயற்சியில் ஈடுபட்டது என்பது தெரிகிறது. இதன் மூலம் விமானத்தை இன்னும் மலிவான விலையில் வாங்கி நாட்டுக்கு பெருமளவு பணத்தை மிச்சப்படுத்தியிருப்பார், மோடி. பொதுத்துறை நிறுவனமான இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ்-க்கு மேலும் அதிக உற்பத்தி வாய்ப்புகளை கொண்டு வந்திருப்பார் என்று நீங்கள் எதிர்பார்க்கலாம். "மேக் இன் இந்தியா" மூலம் இந்தியாவில் உற்பத்தித் துறையை வளர்க்கப் போவதாக என்று மோடி அரசு பிரச்சாரம் செய்து வந்த நிலையில் 108 ரபேல் விமானங்கள் மட்டுமின்றி இன்னும் பல பொருட்களையும் இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்விக்க ஒப்பந்தம் போடுவார் என்று எதிர்பார்த்திருக்கலாம்.

ஆனால், 18 விமானங்களை நேரடியாக கொள்முதல் செய்யவும், 108 விமானங்களை இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்து வாங்கவும் ஒப்பந்தம் இறுதிக் கட்டத்தில் உள்ளது என்ற நிலையில் பிரதமர் மோடி அந்த ஆண்டு ஏப்ரல் மாதத்தில் பிரான்ஸ் போவதாக திட்டமிடப்பட்டது. விமானம் வாங்குவது பற்றிய ஒப்பந்தம் என்பது பயணத்தின் ஒரு பகுதி மட்டுமே என்பதாலும் இருநாடுகளின் நல்லுறவுக்கும் வணிக உறவுக்காகவும் செய்யப்படும் பயணத்தில் ஒரு ஒப்பந்தத்தைப் பற்றி அறிவிப்பு வெளிவராது என்ற நிலையில் அவர் இந்தியா வந்த பிறகுதான் போர் விமானம் வாங்குவது பற்றிய ஒப்பந்த அறிவிப்பு என்று எதிர் பார்க்கப்பட்டது

இதற்கிடையே அனில் அம்பானியை தலைவராக கொண்டு செயல்படும் ரிலையன்ஸ் திருபாய் அம்பானி குழுமம், ரிலையன்ஸ் டிபன்ஸ் என்றொரு நிறுவனத்தை மார்ச் 28, 2015 அன்று பதிவு செய்கிறது. அனில் அம்பானி பிரான்ஸ் சென்று பிரெஞ்சு பாதுகாப்புத் துறை உயர் அதிகாரிகளிடம் பேச்சு வார்த்தை நடத்தியிருக்கிறார்.

ஏப்ரல் 10-ம் தேதி பிரதமர் மோடி பாரிஸ் செல்கிறார். அவருடன் அனில் அம்பானியும் செல்கிறார். இது ஏதோ வணிக உறவு தொடர்பாக வழக்கமாக பிரதரின் வெளிநாட்டுப் பயணத்தின் போது தொழிலதிபர்கள் செல்வது போன்றதுதான் என்று எல்லோரும் எண்ணியிருந்தார்கள். பிரதமர் மோடி 36 ரபேல் விமானங்களை பறக்கத் தயரான நிலையில் தசால்ட் நிறுவனத்திடமிருந்து வாங்கப்

போவதாக அந்த நாட்டிலேயே அறிவித்தார். இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்வது பற்றி எந்த பேச்சும் இல்லை.

பிரதமர் இந்தியா வந்தபின் தனது பயணம் தொடர்பான அறிக்கை எதையும் வெளியிடவில்லை. 126 விமானங்கள் வாங்குவதற்கான டெண்டர் ரத்து செய்யப்பட்டதாகவும் தசால்ட் நிறுவத்திடமிருந்து 36 விமானங்களை வாங்குவதற்கான பேச்சுவார்த்தையை துவங்கியதாகவும் ஜூலை 2015-ல் மாநிலங்களவையில் ராணுவ அமைச்சர் மனோகர் பாரிக்கர் அறிவித்தார்.

ஜனவரி 2016ல் இந்தியாவுக்கும் பிரான்சுக்கும் இடையே தசால்ட் நிறுவனத்திடமிருந்து இந்தியா 36 விமானங்களை வாங்குவதற்கான புரிந்துணர்வு ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளப்பட்டது. செப்டம்பர் 2016-ல் கூடிய பாதுகாப்புக்கான அமைச்சரவைக் குழுவின் கூட்டத்தில் பிரதமர் ரபேல் நிறுவனத்திடமிருந்து 36 விமானங்கள் வாங்குவதற்கான ஒப்பந்த நிபந்தனைகள் இறுதி செய்யப்பட்டு விட்டதாக அறிவிக்கிறார். அமைச்சரவைக் குழு பிரதமரின் முடிவுக்கு ஒப்புதல் தருகிறது. இரு நாட்கள் கழித்து ஒப்பந்தம் கையெழுத்தாகிறது. இதன் படி இந்தியா ரபேல் வார்த்தைகளுக்கு இடையில் இடைவெளி வேண்டும். ரபேல் நிறுவனத்திடமிருந்து 36 விமானங்களை பறக்கத் தயாரான நிலையில் வாங்குகிறது. இதில் இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிஸ்-உடன் இணைந்து தசால்ட் இந்தியாவில் விமானங்களை உற்பத்தி செய்வதற்கான ஆப்செட் ஒப்பந்தம் கிடையாது.

பிரதமரின் இந்த முடிவு பாதுகாப்பு வல்லுனர்களுக்கு அதிர்ச்சி அளிக்கிறது. இது சம்பந்தமாக ஏராளமான கேள்விகள் எழுந்தன. அரசு தரப்பிலிருந்து மழுப்பல்களும் சாக்கு போக்குகளும் முன்னுக்குப் பின் முரணாண வாதங்களும் முன் வைக்கப்பட்டன. வெறும் 36 விமானங்கள் என்றால் மீதி உள்ள 90 விமானங்கள் எப்பொழுது வாங்கப்படும் என்ற கேள்வி எழுந்தது. இப்பொழுது வாங்குவதற்காக செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தம் 2007-ம் ஆண்டு கோரப்பட்ட சர்வதேச டெண்டர் அடிப்படையில் 2013-ம் ஆண்டு தீர்மானிக்கப்பட்ட ஒப்பந்தமா அல்லது புதிய ஒப்பந்தமா என்ற கேள்வி எழுந்தது? வெளியிலிருந்து பார்ப்பவர்களுக்கு பழைய ஒப்பந்தம்தான் என்றும் 18 விமானங்களை நேரடியாகவும் 108

விமானங்களை இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்தும் வாங்கும் ஒப்பந்தத்துக்கு பதிலாக 36 விமானங்களை வாங்கும் ஒப்பந்தம் என்றுதான் தோன்றும். புதிய அரசானது புதிய நிலைமைகளை கணக்கில் கொண்டு ஒப்பந்தத்தில் மாறுதல் செய்தது போலும், இது வெளிப்படையாக நடந்த கொள்முதல் முயற்சியின் தர்க்க ரீதியான முடிவு என்பது போல்தான் தோன்றும்.

ஆனால், இது தொடர்பான பல விடை அளிக்கப்படாத கேள்விகள் உள்ளன.

வெளிப்படை கொள்முதல் கொள்கையின் படி தகவல் அறியும் உரிமை மூலமாக பெறப்பட்ட ஆவணங்களை பரிசீலித்த பத்திரிகையாளர்கள் ஆகஸ்ட் 2007-ம் ஆண்டு முதல் நடத்தப்பட்டு வந்த சர்வதேச டெண்டர் ரத்து செய்யப்பட்டிருப்பதாக கண்டறிந்தார்கள். இது, மேலே சொன்னபடி பாதுகாப்பு அமைச்சர் மனோகர் பாரிக்கரின் அறிவிப்பிலிருந்தும் உறுதியாகியிருக்கிறது. அத்துடன் இப்பொழுது செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தம், புதிய ஒப்பந்தம் என்கிறார்கள். அப்படியென்றால் வெளிப்படைத்தன்மையை கொண்ட ராணுவ கொள்முதல் கொள்கையின் கதி என்ன என்றால் அது குப்பைத் தொட்டிக்குப் போய்விட்டது என்று அர்த்தம்.

- மோடி அரசு போட்ட இந்திய-பிரான்ஸ் அரசுகளுக்கிடையேயான ஒப்பந்தம் டெண்டர் இல்லாமல் ஒரு நிறுவனத்தை மட்டும் தெரிவு செய்து அதனிடமிருந்து விமானத்தை வாங்குவதற்கான ஒப்பந்தம். அதாவது 2001-ல் பாதுகாப்பு அமைச்சரால் நிராகரிக்கப்பட்ட ஒற்றை நிறுவன வாங்கல் (Sole Sourcing) இப்போது அமல்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. ஏன் இப்படி செய்யப்பட்டது என்பதற்கான விளக்கம் இல்லை.
- புதிய ஒப்பந்தம் போடுவதென்றால் ஏன் மறு டெண்டர் கோரி குறைந்த விலையில் கொடுப்பவர்களிடமிருந்து பெற முயற்சி எடுக்கவில்லை என்பதற்கும் பதில் இல்லை.

பழைய டெண்டரில் இறுதி செய்யப்பட்ட யூரோ பைட்டர் டைபூன் மற்றும் தசால்ட் ஆகிய நிறுவனங்களில் விலையின் அடிப்படையில் தசால்ட் தெரிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று

அறிவித்த போது யூரோ பைட்டர் டைபூன் நிறுவனம் விலையில் 20 சதவித கழிவையும் வேறு பல சலுகைகளையும் தருவதாக சொன்னது. எனினும் விலை ஆவணத்தை திறந்தபிறகு போட்டியில் பங்கெடுத்த நிறுவனங்கள் அறிவிக்கும் புதிய சலுகைகள் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட மாட்டாது என்ற நியதியின்படி அது நிராகரிக்கப்பட்டது.

ஆனால் இப்பொழுது ரபேல் விமானங்களை வாங்கவிருப்பது ஆகஸ்ட் 2007 டெண்டர் படி கிடையாது. புதிய ஒப்பந்தத்தின் அடிப்படையில் விமானங்களை வாங்க வேண்டுமானால் 20 சதவீத விலைக் குறைப்புடன் மேலும் பல சலுகைகளை வழங்கத் தயாராக இருந்த யூரோபைட்டர் டைபூன் நிறுவனத்துடன் பேசுவதற்கு எந்தத்தடையும் இருக்கவில்லை.

- ஏன் பழைய ஒப்பந்தப்படி பேசி முடிக்கப்பட்ட விலையைவிட அதிகவிலையை இப்பொழுது தசால்ட் நிறுவனத்துக்கு கொடுக்க வேண்டும் என்ற கேள்விக்கும் பதில் இல்லை.
- விமானங்களை இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்வதற்கான ஆப்செட் ஒப்பந்தம் ஏன் இல்லை என்ற கேள்விக்கு பதில் கிடையாது.
- ஆப்செட் ஒப்பந்தங்கள் மூலமாக மேக் இன் இந்தியா, பல்படி தொழில்வளச் சூழல் (Tiered Industrial Ecosystem) ஆகிய திட்டங்கள் கைவிடப்பட்டனவா? இதற்கும் பதில் இல்லை.
- பொதுத்துறை நிறுவனமான இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் நிறுவனத்தின் தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி பறிபோய்விட்டதே. இதற்கும் பதில் இல்லை

2014-ம் ஆண்டு பேசிய ஒப்பந்தப்படி ஒரு விமானத்தின் விலை ரூ 428 கோடி. 2016-ல் மோடி அரசு பேசிய விலை ரூ 1600 கோடி. ஏன் இந்த விலை ஏற்றம் என்றால் '2014-க்குப் பிறகு விமானங்களில் மேலதிக வசதிகளை உள்ளடக்கி விட்டோம் அதற்கான விலையையும் சேர்த்தால்தான் மூன்று மடங்குக்கு

மேலாகிவிட்டது' என்கிறார்கள். "அப்படியென்ன சேர்த்திருக்கிறீர்கள்" என்று கேட்டால் 'அது ராணுவ ரகசியம் அதை வெளியிட முடியாது' என்கிறார்கள். இது உண்மையா என்று ஆய்வு செய்தால் பிரான்ஸ் நாட்டு அதிபரின் கூற்றுப்படி புதிய ஒப்பந்தத்தின்படி விற்கப்படவிருக்கும் விமானம் பழைய ஒப்பந்தத்தில் கூறப்பட்ட விமானத்திலிருந்து எந்த வகையிலும் மாறுபடவில்லை என்று தெரிகிறது. இது சம்பந்தமாக மேலதிக விபரங்கள் இந்து நாளிதழ் செய்த புலனாய்வில் தெரிய வந்திருக்கின்றன.

ஆனால் அக்டோபர் 2016-ல் தசால்ட்-ம் ரிலையன்ஸும் தனியாக ஒப்பந்தம் போடுகின்றன. இரண்டு நிறுவனங்களும் சேர்ந்து அக்டோபர் 3, 2016ல் தசால்ட் ரிலையன்ஸ் ஏரோஸ்பேஸ் லிமிட்டெட் என்ற நிறுவனத்தை துவங்கின. ரிலையன்ஸ் டிபென்ஸ் நிறுவனம் 51%, தசால்ட் நிறுவனம் 49% பங்கு வீதத்தில் தொடங்கியிருக்கும் தசால்ட் ரிலையன்ஸ் ஏரோஸ்பேஸ் நிறுவனம் 36 விமானங்களுக்கான ரபேல் ஒப்பந்தத்தின் ஆப்செட் வாய்ப்பில் முக்கிய பங்கு வகிக்கும் என்று அனில் அம்பானி தெரிவித்திருக்கிறார். https://www.thehindu.com/business/defence-will-emerge-as-the-largest-business-of-reliance-group-anil-ambani/article17383690.ece

இதுவரை விமானங்களுக்கான ஒரு திருகாணி கூட உற்பத்தி செய்யாத ரிலையன்ஸ் டிபன்ஸ் நிறுவனத்திடம் நீண்டகாலமாக விமான உற்பத்தி தொழிலில் கால்பதித்திருக்கும் தசால்ட் நிறுவனமானது தானாக முன் வந்து இங்கே உற்பத்தி துவங்குவதற்கான ஒப்பந்தம் செய்துகொள்கிறது என்றால் யாராவது நம்புவார்களா?

இந்து நாளிதழ் செய்தியில் கூறியுள்ள தசால்ட் ரிலையன்ஸ் ஏரோஸ்பேஸ் லிமிடெட் என்ற புதிய நிறுவனத்தில் 49 சதவீத பங்குகளில் முதலீடு செய்ய தசால்ட் நிறுவனம் முன்வருகிறது என்றால் அது எந்த எதிர்பார்ப்பில் செய்யப்படுகிறது என்பதை நாம் யோசிக்க வேண்டும். குறிப்பாக டெல்லி மெட்ரோ ஒப்பந்தத்தில் இருந்து விலகுவதாக அறிவித்து தொழில்துறையில் மோசமான வரலாறு படைத்திருக்கும் அனில் அம்பானி குழுமத்திடம் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ள எந்த நிறுவனம் முன்வரும்?

இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக் நிறுவனத்தை ஆப்செட் பார்ட்னர் ஆகக் கொண்ட ஒப்பந்தம் புதைக்கப்பட்டு, அதற்கு மாறாக எழுதப்படாத ஆப்செட் ஒப்பந்தமாக தசால்ட் நிறுவனம் அனில் அம்பானியுடன் கூட்டு முதலீட்டு நிறுவனத்தை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்ற ஒப்பந்தம் போடப்பட்டிருக்கிறது. இதைத்தான் பின்வரும் செய்தி உறுதிப்படுத்துகிறது. ஆம், 2015ல் பிரான்ஸ் நாட்டு அதிபராக இருந்த ஹோலண்டே 2018-ல் இது தொடர்பாக குட்டைப் போட்டு உடைத்துவிட்டார். https://www.thehindu.com/todays-paper/india-mooted-role-for-anil-ambanis-firm-in-rafale-deal/article25011563.ece

இச்செய்திப்படி ஆப்செட் ஒப்பந்தம் இருக்கிறது அதில் ஆப்செட் பார்ட்னர் அனில் அம்பானி, ஆனால் பின்னர் பாதுகாப்புத் துறை அமைச்சர் ஆன நிர்மலா சீத்தாராமனோ ஆப்செட் ஒப்பந்தம் என்ற ஒன்று கிடையாது என்று ஓங்கி அடிக்கிறார். இல்லை என்றால், இந்திய ராணுவ தளவாடச் சந்தையில் ஒரு லட்சம் கோடியை எங்கள் நிறுவனம் கைப்பற்றும் என்று அம்பானி எந்த அடிப்படையில் அறிவிக்கிறார்? அப்படியென்றால் இனிமேல் நாம் கொள்முதல் செய்யும் ராணுவ தளவாடங்களில் ஆப்செட் பார்ட்னர்களாக அம்பானியும் அதானியும் டாடாவும் இருப்பார்கள் என்பதே அர்த்தம். மேக் இன் இந்தியாவின் உண்மையான பொருள் இந்தியாவின் தனியார் கார்ப்பரேட்டுகளுக்கு அரசு சேவை செய்யும் என்பதுதான். பொதுத்துறை நிறுவனங்களின் வளர்ச்சியோ, இந்திய இளைஞர்களுக்கு வேலை வாய்ப்புகளை உருவாக்குவதோ அதன் நோக்கம் இல்லை.

இதனை உறுதிப்படுத்தும் வகையில் இன்னொரு செய்தியையும் இங்கே பகிர்ந்து கொள்ள வேண்டும். தீர்மானிக்கப்பட்ட 126 விமானங்களில் 36ஐ மட்டும் வாங்கினால் மீதி 90ன் கதியென்ன என்று கேட்பவர்களுக்கு 110 விமானம் வாங்கும் இன்னொரு டெண்டர் விடப்பட்டுவிட்டது. அதில் போட்டியிடுபவர் அதானி. இவர் ஸ்வீடன் நாட்டு சாப் (Saab) நிறுவனத்துடன் கூட்டு உடன்படிக்கை செய்து போட்டியில் இருக்கிறார்.

விசாரணைக் கமிஷன்களிலிருந்தும் வழக்கிலிருந்தும் மாட்டிக் கொள்ளாமல் விஞ்ஞான பூர்வமாக செய்யப்பட்டு வந்த ஊழலை

சட்ட ரீதியான கட்டத்திற்கு எடுத்துச் சென்றவர் பெருமையை நமது பிரதமர் மோடி தட்டிச் செல்கிறார்.

அரசுக்கு தேவையான கொள்முதலில் இடைத் தரகர்களை பயன்படுத்தி அவர்களுக்கு கமிஷன் சென்று அது இன்னொரு வாய்க்கால் வழியாக ஆளும் கட்சிக்குச் சென்றால் அங்கே இடைத்தரகர்கள் இருப்பதும், அவர்களுக்கு பணம் சென்றதும் தொடர்பாக இடைத்தரகர்களின் கணக்கு வழக்குகளைப் பார்த்தால் ஏதேனும் ஒரு குறிப்பு தென்படும்.

- போபர்ஸ் ஊழலில் பிட்கோ-மொரஸ்கோ-மொய்னோ பாதையில் ஊழல் பணம் சென்றிருக்கிறது என்று வெளிப்படையாக தெரிந்தது.
- ஜெயின் ஹவாலா ஊழலில் ஜெயின் என்ற ஹவாலா தரகரின் டைரியில் அத்வானி பெயர் வருகிறது. அதுவும் நாட்கணக்கு குறிப்பேடு, மாதக்கணக்கு குறிப்பேடு, வருடக்கணக்கு குறிப்பேடு என்று மூன்றிலும் முரணில்லாமல் வந்திருக்கிறது.
- சஹாரா நிறுவன ஊழலில் அவர்களின் டைரியில் மோடியின் பெயர் வருகிறது.

பின்னது இரண்டும் இந்திய சாட்சிகள் சட்டப்படி டைரிகள் சாட்சிகளாது என்ற முந்தைய தீர்ப்பின் அடிப்படையில் சாட்சிகளாக கருதாமல் ஊழல் நடைபெற்றதற்கு ஆதாரம் இல்லை என்று நீதிமன்றத் தீர்ப்பு வந்துவிட்டது.

ஆனால், தற்போதைய ஊழலில் இம்மாதிரி பிரச்சனைகள் இல்லை. இடைத்தரகர்கள் கிடையாது, டைரிக் குறிப்புகள் கிடையாது. எனவே, வழக்கு தொடுப்பதற்குக் கூட முகாந்திரம் கிடையாது ஆனால் விலை மும்மடங்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. புதிய டெண்டர், விதிமுறைகளை மீறி ஒரு நிறுவனத்திடமிருந்து மட்டும் பெறப்பட்டிருக்கிறது. பொதுத்துறை நிறுவனத்தை கழட்டிவிட்டு அம்பானி ஆப்செட் பார்ட்னர் ஆக சேர்த்துக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்.

இந்த ஏற்பாட்டை தசால்ட் நிறுவனத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வைப்பதற்கு அவர்கள் விமானத்திற்கு முன்பு பேசிய விலையைவிட மூன்று மடங்கு கொடுத்து அதனால் அவர்களுக்கு கிடைக்கும் உபரி லாபமே அம்பானியுடன் துவங்கிய கூட்டு நிறுவனத்தின் முதலீடாக வருகிறது. ஒருவேளை அம்பானியுடன் ஏற்படுத்தும் கூட்டு நிறுவனம் வழக்கம்போல் சீக்காளியானால் தசால்ட்-க்கு ஒரு நஷ்டமும் வரப்போவதில்லை அவர்கள் ஏற்கனவே விற்ற 36 விமானங்களில் பெற்ற லாபத்துடன் அவர்கள் கணக்கு முடிவதற்கு பதில் சிறிதுகாலம் கழித்து கணக்கு முடிகிறது என்றுதான் அர்த்தம். ஒருவேளை அம்பானி கூட்டு வெற்றிபெற்றால் தசால்ட்-க்கு யோகம்தான். ஆக, அம்பானிக்கு புதிய முதலீட்டு தளத்தை ஏற்படுத்திக் கொடுக்க அரசு பணம் செல்கிறது என்று அர்த்தம். இது ஊழல் இல்லையா? இது *Cronyism* இல்லையா?

பிட்கோ-மொரஸ்கோ-மொய்னோ அல்லது தரகர் டைரி என்று மாட்டிக் கொள்வதற்கு பதிலாக அம்பானியிடம் பணம் பெறுவதற்காகவே தேர்தல் பத்திரம் (*Electoral Bond*) திட்டம் வந்தது. அம்பானி ஏதேனும் ஒரு வங்கியிடம் 1,000 கோடி செலுத்தி தேர்தல் பத்திரம் வாங்கிக் கொள்வார். அதை யாருக்காக வாங்கியது என்று சொல்ல வேண்டிய அவசியமில்லை. அதை பா.ஜ.க.விற்கு கொடுக்கிறார் என்று வைத்துக் கொள்வோம். பா.ஜ.க.வும் அதை வங்கியில் செலுத்தி தங்கள் கணக்கில் வரவு வைத்துக் கொள்ளலாம். அவர்கள் தேர்தல் கமிஷனுக்கு சமர்ப்பிக்க வேண்டிய கணக்கில் தேர்தல் பத்திரம் மூலமாக 1000 கோடி வரவு என்று எழுதிவிட்டால் போதும். அம்பானியிடமிருந்து 1000 கோடி வரவு என்று எழுத வேண்டிய அவசியமில்லை.

*Cronyism*த்தை வளர்ப்பதற்கான கட்டமைப்புகளை செய்துவிட்டு பணம் பெற்றால் எந்த வழக்கையும் சந்திக்க வேண்டிய அவசியமில்லை. ஒரு விசாரணை செய்வதற்குக் கூட முகாந்திரம் இல்லை. கூட்டுப் பாராளுமன்ற விசாரணை என்ற கோரிக்கையெல்லாம் எழுப்ப முடியாது. இவ்வாறு ஊழல் விஞ்ஞான பூர்வமாக செய்யும் கட்டத்தைக் கடந்து சட்டரீதியாக செய்யும் கட்டத்துக்கு கொண்டு செல்லப்பட்டிருக்கிறது.

மோடி அரசின் மறைப்பு நடவடிக்கைகளும் இந்து நாளிதழின் புலனாய்வும் இந்த ஊழலை மறைக்க அரசுத் தரப்பில் கூறப்பட்ட கூற்றுகள் அனைத்தும் பொய் என்று இந்து நாளிதழின் புலனாய்வு வெளிப்படுத்துகிறது, அவற்றின் சாராம்சம் என்ன என்று பார்க்கலாம்.

1. ஐக்கிய முற்போக்குக் கூட்டணி அரசாங்கம் பேசியதைவிட நாங்கள் விலை குறைவாகப் பேசி முடித்தோம்

மோடி அரசு இவ்வாறு சொல்வது தவறு என்பது ஏழு பேர்அடங்கிய இந்தியப் பேச்சுவார்த்தைக் குழுவுக்குள் நடந்த விவாதத்தின் மூலம் தெரிய வருகிறது. ஏழு பேர் கொண்ட குழுவில் மூவர் தங்களுடைய எதிர்ப்புகளை பதிவு செய்துள்ளனர். அவர்களது மறுப்புக் கடிதத்தை இந்து நாளிதழ் வெளியிட்டது.

எந்த ஒரு கொள்முதலாக இருந்தாலும் சரி கொள்முதல் செய்யும் பொருளின் உண்மை விலை என்னவாக இருக்க வேண்டும் என்பதை நிபுணர்குழு ஒன்று ஆய்வு செய்து முடிவெடுக்கும். அந்த விலையை ஆதார விலை (Benchmark Price) என்று அழைப்பார்கள். விலை தொடர்பாக பேரம் பேசும் போது வாங்கும் தரப்பில் ஆதார விலையை விடக் குறைந்த விலையில் விற்பனையாளரை ஏற்றுக் கொள்ள வைக்க முயற்சிப்பார்கள். ஆதார விலையைவிட மிக அதிகமாக இருந்தால் கொள்முதலையே ரத்து செய்வார்கள்.

ரபேல் விவகாரத்தில் நிபுணர்குழு கணக்கிட்ட மொத்த ஆதார விலை என்பது €506 கோடி (ரூ 38,468 கோடி) ஆனால் இறுதி செய்யப்பட்ட மொத்த விலை €787 கோடி (ரூ 61,386 கோடி). அதாவது பேசி முடிக்கப்பட்ட விலை ஆதார விலையை விட 55.6% அதிகம். விலையை பேரம் பேசும் முன் எழுந்த சர்ச்சையில் பாதுகாப்பு அமைச்சர் தலையிட்டு முதலில் ஆதார விலையை நிர்ணயம் செய்யுங்கள் அதன் பிறகு பேச்சு வார்த்தையை துவங்குங்கள் என்று அறிவுறுத்தினார் அதனடிப்படையிலேயே ஆதார விலையை நிபுணர் குழு நிர்ணயித்தது. எனினும் இறுதி விலை ஆதார விலையைவிட 55.6% அதிகம் இருக்கும் போது பிரச்சனையை பாதுகாப்பு அமைச்சர் பிரதமர் தலைமையிலான பாதுகாப்பு விவகாரங்களுக்கான அமைச்சரவைக் குழுவிற்கு தள்ளி விட்டார். அவர்கள் ஆதார

விலையை புறக்கணித்து விட்டு பிரெஞ்சு தரப்பு அரசு கொடுத்த விலையை ஏற்றுக் கொண்டனர்.

காங்கிரஸ் அரசாங்கம் பேச்சுவார்த்தையை முடிக்காத நிலையில் இவர்கள் முடிவு செய்த விலையை காங்கிரஸ் அரசாங்கம் விட்டுச் சென்றபொழுது இருந்த விலையை ஒப்பிட முடியாது. நிபுணர் குழு நிர்ணயித்த ஆதார விலையுடன்தான் ஒப்பிட வேண்டும். இதுவே பேச்சுவார்த்தைக் குழுவில் மூவர் தெரிவித்த எதிர்ப்புக்கு அடிப்படை, அதன்படி அவர்கள் எதிர்ப்பை பதிவுசெய்தனர். அந்த ஆவணத்தை இந்து நாளிதழ் வெளியிட்டது..

2. இராணுவ கொள்முதலில் ஊழலுக்கு வழிவகுக்கும் அனைத்து ஓட்டைகளையும் அடைத்துவிட்டோம். ஊழல் நடைபெற வாய்ப்பே இல்லை

ரபேல் ஒப்பந்தத்தில் ஊழலுக்கு எதிரான அபராதங்கள் தொடர்பான நிபந்தனைகள் நீக்கப்பட்டன. அதாவது, ராணுவத் தளவாடங்களை விற்கும் நிறுவனம் இடைத்தரகர்களுக்கு பணம் கொடுத்தாலோ, வேறு முறைகேடுகளில் ஈடுபட்டாலோ அவர்கள் மீது வழக்கு தொடரலாம் என்ற நிபந்தனை அகற்றப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் தசால்ட் நிறுவனம் முறைகேடுகளில் ஈடுபட்டால் அதைப் பற்றி விசாரித்து நிவாரணம் பெறுவதற்கான வழி மூடப்பட்டிருக்கிறது.

பிரெஞ்சு தனியார் நிறுவனங்கள் ஆயுதத் தளவாடங்கள் வழங்குவதில் இடைத் தரகர்களுக்கு கமிஷன் கொடுப்பது போன்ற ஊழல் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபடுகின்றன. இதற்கு முன்னர் பிரெஞ்சு ஸ்கார்பீன் நீர்மூழ்கிக் கப்பல் இந்தியாவுக்கும் மலேசியாவுக்கும் விற்றதில் ஊழல் அம்பலமாகியிருக்கிறது.

இந்நிலையில், ஆயுதத் தளவாடங்கள் வாங்குவதில் இடைத்தரகர்களையும், ஊழலையும் ஒழித்துக் கட்டுவதாக பிரச்சாரம் செய்து வரும் மோடி அரசு இந்த ஒப்பந்தத்தில் ஊழலுக்கு எதிரான நிபந்தனையை ரகசியமாக கைவிட்டிருக்கிறது.

3. இரு நாட்டு அரசுகளின் ஒப்பந்தம் மூலம் இரு தரப்பினரும் கடைப்பிடிக்க வேண்டியவை உறுதி செய்யப்பட்டதால் வங்கி

உத்தரவாதத்தை ரத்து செய்து கணிசமான பணத்தை மிச்சம் செய்தோம்.

தசால்ட் நிறுவனமும் பிரான்ஸ் அரசும் வங்கி உத்தரவாதம் வழங்க வேண்டும் என்ற நிபந்தனையை நீக்கியதன் மூலம் தசால்ட் நிறுவனத்துக்கு €57.4 கோடி (ரூ 4,477 கோடி) செலவு குறையும் என்று இந்திய பேரம் பேசும் குழு மதிப்பிட்டிருக்கிறது. இதன் மூலம் 2016-ல் மோடி அரசு கையெழுத்திட்ட ஒப்பந்தம் தசால்ட்டைப் பொறுத்தவரை முந்தைய ஒப்பந்தத்தை விட €24.61 கோடி (ரூ 1,919 கோடி) ஆதாயம் பெறுவதாக மாறியது. வங்கி உத்தரவாதம் வழங்க வேண்டும் என்று இந்தியத் தரப்பு பிரெஞ்சு தரப்பை தொடர்ந்து வலியுறுத்தி வந்திருக்கிறது. ஆனால், பிரெஞ்சு தரப்பு அதை நிராகரித்து விட்டது. இந்திய அரசோ விமானங்களின் விலையை கணக்கிடும் போது இந்த அம்சத்தை கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளாமல் குறைந்த விலைக்கு பேசி முடித்து விட்டோம் என்று பிரச்சாரம் செய்து வருகிறது.

மேலும், பணத்தை எஸ்க்ரோ கணக்கு மூலம் செலுத்த வேண்டும் என்ற நிபந்தனையும் கைவிடப்பட்டது. (எக்ஸ்ரோ கணக்கு என்பது இந்த பேரத்திற்காக பிரஞ்சு அரசு வங்கியில் துவங்கப்படும் தனிக் கணக்கு. அதில் விமானத்திற்கான பணத்தை இந்தியா செலுத்தும். இந்தியாவின் பணத்திற்கு பிரஞ்சு அரசாங்கம் பொறுப்பெடுக்கும்) அதாவது விமானங்கள் வருவதற்கு கிட்டத்தட்ட 2 ஆண்டுகளுக்கு முன்பே விமானங்களுக்காக இந்திய கொடுக்கும் முன் பணத்தை பிரான்ஸ் அரசின் கணக்கில் செலுத்தி விமானங்கள் தொடர்பான அனைத்து நிபந்தனைகளும் நிறைவடைந்ததாக இந்திய அரசு உறுதி செய்த பிறகு தசால்ட்-க்கு பணத்தை கொடுக்க வேண்டும் என்ற நடைமுறை கைவிடப்பட்டிருக்கிறது.

4. இந்தியாவிற்கென்ற தனிச்சிறப்பான தேவைகளை கணக்கில் கொண்டு மேலதிக வசதிகளை தசால்ட் நிறுவனத்திடம் பெற்றோம்

இதற்குள் ஒளிந்திருக்கும் சூட்சுமத்தைப் பார்ப்போம். 2007ம் ஆண்டு தசால்ட் நிறுவனம் தனது விலைப்பட்டியலை சமர்ப்பித்த பொழுது எந்த மேலதிக வசதிகளும் இல்லாத ஒரு அடிப்படை

விமானத்தின் விலை €7.93 கோடி (சுமார் ரூ 618 கோடி). அத்துடன் முடிவெடுப்பதற்கு தாமதமானால் ஒவ்வொரு ஆண்டுக்கான விலை உயர்வு 4%. எனவே, அந்த விலை சமர்ப்பிப்பின்படி 2011-ல் ஒரு விமானத்தின் விலை €10.08 கோடி (ரூ 786 கோடி) இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகளுக்கான மொத்தக் கட்டணம் €140 கோடி (சுமார் ரூ 10,920 கோடி). இது 126 விமானங்களுக்கும் சேர்த்த கட்டணம். அதாவது ஒரு விமானத்துக்கு €1.11 கோடி (ரூ 86.58 கோடி). எனவே, பழைய காங்கிரஸ் அரசு பேசி வைத்ததின் அடிப்படையில் ஒரு விமானத்துக்குக் கொடுத்திருக்க வேண்டிய விலை €11.09 கோடி (ரூ 865.02 கோடி).

2016-ல் பேச்சுவார்த்தை நடைபெற்ற பொழுது 9% சதவீத கழிவு பெறப்பட்டு ஒரு விமானத்துக்கான விலை €10.08 கோடியிலிருந்து (ரூ 786 கோடி) €9.17 கோடியாகக் (ரூ 715 கோடி) குறைக்கப்பட்டது. அதே நேரத்தில் இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான வசதிகளுக்காக சமர்ப்பித்த விலை €140 கோடி (சுமார் ரூ 10,920 கோடி)யிலிருந்து €130 கோடி (ரூ 10,140 கோடி)யாகக் குறைக்கப்பட்டது. ஆனால் இது 126 விமானங்களுக்குப் பதிலாக இது 36 விமானங்களின் விலையில் சேர்க்கப்பட்டது. எனவே இந்த வகையில் ஒரு விமானத்தின் விலை (9.17+3.61) €12.78 கோடி (715 + 282 = 997 கோடி). அதாவது காங்கிரஸ் அரசு பேசிய விலையை விட இது €1.69 கோடி (ரூ 132 கோடி) அதிகம்.

ஆக மோடி அரசாங்கம் ஒரு விமானத்திற்கான விலையாக ரூ 865.02 கோடிக்குப் பதிலாக ரூ 997 கோடி விலை கொடுத்ததை விலை குறைத்தோம் என்று மார்தட்டிக் கொள்கிறது.

எனவேதான் இந்த உயர்வை இந்திய பேச்சுவார்த்தைக் குழுவில் இடம் பெற்றிருந்த மூவர் கடுமையாக எதிர்த்தனர். எனினும் அதே குழுவில் உள்ள மற்ற நால்வர் எதிர்க்கவில்லை. ஆக 4க்கு 3 என்ற பெரும்பான்மை அடிப்படையில் பரிந்துரை சமர்ப்பிக்கப்பட்டது. இது போல் கருத்து வேறுபாட்டுடன் சமர்ப்பிக்கப்படும் அறிக்கையின் மீதான முடிவை எடுக்கும் அதிகாரம் பாதுகாப்பு அமைச்சரால் தலைமை தாங்கப்படும் ராணுவ கொள்முதல் குழுவிற்கு உண்டு. ஆனால் நமது பாதுகாப்பு அமைச்சரோ அப்படியே அதை பிரதமரால் தலைமை தாங்கப்படும் பாதுகாப்புக்கான அமைச்சரவை குழுவிடம் முடிவை தள்ளிவிட்டார்.

பிரதமரும் எதிர்ப்பை புறக்கணித்து பரிந்துரையை ஏற்றார்.

இதைக்கூடசரி ஏதோ ஒரு கருத்து வித்தியாசம் என்று விட்டுத்தள்ளலாம் என்றால் அதற்குள் வேறு ஒரு விஷயம் ஒளிந்திருக்கிறது. ஆம் ரபேல் விமான கொள்முதல் விவகாரத்தில் இது போன்று பத்து பிரச்சனைகள் எழுந்தன. சொல்லி வைத்தாற்போல் அத்துணை பிரச்சனைகளும் 4க்கு 3 என்ற பெரும்பான்மை அடிப்படையில் தீர்மானிக்கப்பட்டது. அதுவும் எதிர்ப்பு தெரிவிக்கும் மூவரும் ஒவ்வொரு பிரச்சனையிலும் அதே நபர்களாக இருந்தது வியப்பானது. இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகள் குறித்து விவாதிக்கப்படக் கூடாது என்று மோடி அரசு கூறுகிறது. ஆனால் இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதி என்பது தசால்ட் நிறுவனத்திற்கு அதிகவிலை கொடுப்பதற்கான ஒரு வழி என்பது மட்டும் உறுதியாக தெரிகிறது.

5. **பிரதமர் அலுவலகத்திற்கும் இந்த ஒப்பந்தத்திற்கும் தொடர்பு கிடையாது. இருநாட்டு அதிபர்கள் என்ற முறையில் நாடுகளுக்கிடையிலான வணிக ஒப்பந்தம் என்றளவில் மட்டும் பிரதமர் அலுவலகம் நின்றுவிட்டது. ராணுவ அமைச்சகம் சுதந்திரமாக செயல்பட்டு பேரத்தை முடித்தது. 7 நபர் கொண்ட வல்லுனர் குழுவின் முடிவின் அடிப்படையிலேயே இந்த பேரத்தின் எல்லா அம்சங்களும் தீர்மானிக்கப்பட்டது.**

இந்தப் பேரம் நடந்து வந்த காலத்தில் பாதுகாப்புத் துறை தான் நடத்தும் பேரத்துக்கு இணையாக பிரதமரின் அலுவலகம் பேரம் நடத்தி வந்ததற்கு கடும் எதிர்ப்பு தெரிவித்திருக்கிறது. இது பாதுகாப்பு அமைச்சகமும் இந்திய பேரம் பேசும் குழுவும் பேரம் பேசும் வலிமையை குறைக்கிறது என்று அதை எதிர்த்திருக்கிறது. இது நவம்பர் 24, 2015 தேதியிட்ட ஒரு கடிதத்தில் அப்போதைய பாதுகாப்புத் துறை அமைச்சர் மனோகர் பாரிக்கருக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது.

ஆனால், 2018 அக்டோபரில் உச்சநீதிமன்றத்தில் மோடி அரசு தாக்கல் செய்த மனுவில் ரபேல் விமான பேரத்தில் விமானப் படை துணைத் தளபதியின் தலைமையிலான 7 பேர் கொண்ட குழு ஈடுபட்டது என்று மட்டுமே சொல்லப்பட்டிருந்தது. பிரதமர்

அலுவலகம் நடத்திய பேரங்கள் பற்றி குறிப்பிடவில்லை.

பிரதமர் அலுவலகத்தின் இணைச் செயலாளருடன் நடந்த பேச்சுவார்த்தையின் அடிப்படையில் தாங்கள் வங்கி உத்தரவாதம் தரவேண்டியதில்லை என்று பிரெஞ்சு தரப்பு இந்திய பேச்சுவார்த்தை குழுவிடம் கூறியிருக்கிறது. இது பாதுகாப்பு அமைச்சகம் எடுத்த நிலைப்பாட்டுக்கு முரணாக இருந்திருக்கிறது

எனவே, மோடி அரசு சொல்வதற்கு மாறாக ரபேல் பேரத்தில் நிபுணர்கள் குழு மட்டுமின்றி பிரதமர் மோடியின் நேரடி கட்டுப்பாட்டில் செயல்பட்ட அதிகாரிகளும் இணையாக ஈடுபட்டிருக்கின்றனர்.

7. ஒப்பந்தம் கையெழுத்தான தேதிக்கும் விமானங்களை சப்ளை செய்யும் தேதிக்கும் இடையிலான இடைவெளி கணிசமாக குறைக்கப்பட்டது

ஏழு பேர் கொண்ட பேச்சுவார்த்தை குழுவில் இடம்பெற்றிருந்த 3 துறைசார் நிபுணர்களான பாதுகாப்புத் துறை அதிகாரிகள், 36 ரபேல் விமானங்களுக்கான புதிய ஒப்பந்தத்தை முழுமையாக ஆய்வு செய்த பிறகு புதிய ஒப்பந்தம் முந்தைய 126 விமானங்களுக்கான ஒப்பந்தத்தை விட மேம்பட்ட நிபந்தனைகளை கொண்டிருக்கவில்லை என்று முடிவு செய்தனர். குறிப்பாக, இந்த 36 விமானங்களில் முதலில் வரவிருக்கும் 18 விமானங்களை அனுப்புவதற்கான தேதி கூட முந்தைய ஒப்பந்தத்தின்படி தயார் நிலையில் வாங்கப்படவிருந்த 18 விமானங்களை பெறுவதற்கான தேதிக்கு பிந்தியதாகவே இருந்தது. இந்த மூன்று நிபுணர்களின் கடிதம் பேச்சுவார்த்தைகளின் முடிவுக்குப் பிறகு ஜூன் 1, 2016 அன்று விமானப் படை துணைத் தளபதிக்கு அனுப்பபட்டிருக்கிறது.

புதிய விமானங்கள் அவசரமாக தேவைப்பட்டதால் மோடி புதிய ஒப்பந்தம் பற்றிய அறிவிப்பை பாரிசில் வெளியிட்டார் என்று மத்திய அரசு உச்சநீதிமன்றத்தில் தெரிவித்திருக்கிறது.. பாதுகாப்புத் துறை அமைச்சக நிபுணர்களின் கடிதத்தில், பழைய ஒப்பந்தத்தில் 18 தயார் நிலை விமானங்கள் ஒப்பந்தம் போடப்பட்ட நாளிலிருந்து 36 முதல் 48 மாதங்களுக்குள் அனுப்பப்பட்டு விடும். புதிய ஒப்பந்தமோ 36 முதல் 53 மாதங்கள் காலம் பிடிக்கும் என்று குறிப்பிடுகிறது.

மேலும், இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான 13 அம்சங்கள் ஏப்ரல் 2022-க்குப் பிறகு ஒப்பந்தம் கையெழுத்திடப்பட்ட 67 மாதங்களுக்குப் பிறகுதான் படிப்படியாக வழங்கப்படும். இந்த 36 விமானங்களையும் குறிப்பிட்ட காலத்தில் உற்பத்தி செய்து தருவதற்கு தசால்ட் நிறுவனத்தின் உற்பத்தி கொள்திறன் போதுமானதாக இல்லை என்றும் நிபுணர்கள் எதிர்ப்பு தெரிவித்திருக்கின்றனர்.

ரபேல் போர்விமான கொள்முதல் சம்பந்தமாக சி.ஏ.ஜி அறிக்கை

நமது நாட்டில் அரசின் செலவினங்களை தணிக்கை செய்து அறிக்கைகள் தயாரிக்கும் சுயேச்சையான அமைப்பு தலைமை தணிக்கை அமைப்பாகும். ஆங்கிலத்தில் இதை Comptroller and Auditor General of India என்றும் சுருக்கமாக சி.ஏ.ஜி (CAG) என்றும் அழைக்கிறார்கள். காங்கிரஸ் ஆட்சி காலத்தில் 2G அலைக்கற்றை ஒதுக்கீட்டில் ரூ 1.76 லட்சம் கோடி ஊழல் என்று பா.ஜ.க குற்றம் சாட்டுவதற்கு அடிப்படையாக இருந்தது அப்போதைய சி.ஏ.ஜி அறிக்கைதான் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

சி.ஏ.ஜி அலுவலகம் அரசின் ஒவ்வொரு முக்கியமான செலவு நடவடிக்கையையும் தணிக்கை செய்து தயாரிக்கும் அறிக்கை பொதுக் கணக்கு குழுவுக்குச் செல்லும். பொதுக்கணக்குக் குழு (Public Account Committee - PAC) என்பது பாராளுமன்ற உறுப்பினர்களைக் கொண்ட குழு. இதன் தலைவராக எதிர்க்கட்சித் தலைவர் இருப்பார். பொதுக்கணக்குக் குழு சி.ஏ.ஜி அறிக்கையின் மீது எடுக்கப்பட வேண்டிய மேல் நடவடிக்கைகள் பற்றி தனது அறிக்கையை அரசுக்கு அனுப்பும். அரசு அதன் மேல் எடுக்கப்பட்ட நடவடிக்கைகளை பாராளுமன்றத்தில் தாக்கல் செய்ய வேண்டும்.

சி.ஏ.ஜி ஒரு சுயேச்சையான அமைப்பு முறை. சி.ஏ.ஜி அமைப்பில் பணியாற்றும் ஊழியர்கள் அரசு ஊழியர்களாக கருதப்பட்டாலும் அவர்கள் இந்திய பொது நிதியத்திலிருந்து (Consolidiated Fund of India) நேரடியாக சம்பளம் பெறுபவர்கள். சி.ஏ.ஜி அமைப்புமுறையை பராமரிப்பதற்கு ஆகும் செலவிற்கு பாராளுமன்ற ஒப்புதல் தேவையில்லை. சி.ஏ.ஜி அதிகாரிகள் தனியாக Indian Audit and Account Service (ஐ.ஏ.ஏ.எஸ்) என்ற ஐ.ஏ.எஸ் போன்ற தேர்வில் தெரிவு செய்யப்படுபவர்கள். இவர்கள் பணிகளில், விதிமுறை செயல்பாட்டு

தணிக்கை *(Compliance Audit)*, கணக்கு வழக்கு தணிக்கை *(Financee Audit)*, திட்ட நோக்க செயல்திறன் தணிக்கை *(Performance Audit)* போன்றவை அடங்கும். எனினும், நடைமுறையில் சி.ஏ.ஜி.யை நியமிப்பதிலிருந்து அதன் அலுவலகங்களுக்கான அன்றாட தேவைகளைநிறைவு செய்வது வரை மத்திய அரசைசார்ந்திருப்பதால் இது மத்திய அரசின் ஒரு துறையாக சுருங்கி போய் இருக்கிறது. எனவே இவர்கள் அரசின் கைமுறுக்கல் *(Arm Twisting)* நடவடிக்கைகளுக்கு எளிதில் பலியாகக் கூடியவர்களே.

சி.ஏ.ஜி ரூ 95,000 கோடி மதிப்பிலான 11 ராணுவ தளவாட கொள்முதல் நடவடிக்கைகளை தணிக்கை செய்து பிப்ரவரி மாதம் தன்னுடைய அறிக்கை எண் 3/2019ஐ வெளியிட்டது. இந்த 11 கொள்முதல் நடவடிக்கைகளில் ரபேல் போர்விமான கொள்முதலும் ஒன்று. ரபேல் போர்விமானக் கொள்முதல் முக்கியமான ராணுவ ரகசியமாக கருதப்படுவதால் அதன் நிதிவிவகாரங்களை தணிக்கை செய்யக் கூடாது என்றும் தணிக்கை அறிக்கையில் நிதிவிவகார அம்சங்களை நீக்கி விட்டு வெளியிடுங்கள் என்றும் பாதுகாப்பு அமைச்சகத்திலிருந்து சி.ஏ.ஜி.க்கு நிபந்தனை விதிக்கப்பட்டது. அதன்படி சி.ஏ.ஜி கணக்குவழக்கு பராமாரிப்பு தணிக்கை அம்சங்களை அறிக்கையில் சேர்க்கவில்லை.

இவர்களுக்கு நடைமுறையில் கிடைத்த அனுமதி திட்ட நோக்க செயல்பாட்டு தணிக்கை மட்டுமே. ராணுவ ரகசியம் என்ற பெயரில் சி.ஏ.ஜி.யின் கைகள் கட்டப்பட்டன. ரபேல் தவிர்த்த மற்ற 10 பத்து ராணுவ கொள்முதல் பேரங்களுக்கு இந்தக் கட்டுப்பாடுகள் கிடையாது. என்றால், ரபேலுக்கு மட்டும் என்ன சிறப்பான ராணுவ ரகசியம் என்ற கேள்வி எழுகிறது. இருப்பினும் அரசரின் ஒடுக்குமுறைக்குள் சிக்கிக் கொண்ட புலவன் தான் எழுதும் கவிதையில் பூடகமாக அரசனின் அத்துமீறல்கள் பற்றி பதிவு செய்வதைப் போல் சி.ஏ.ஜி அறிக்கையில் அறிந்தோ, அறியாமலோ மோடி அரசின் தில்லுமுல்லுகளைப் பற்றிய விபரங்கள் ஒளிந்திருப்பதை நாம் காணலாம். இந்த அறிக்கைக்குள் பூடகமாக ஒளிந்திருக்கும் அம்சங்களை தேடி எடுத்துப் பார்க்கும் போது பல பூதங்கள் கிளம்புகின்றன.

இந்த அறிக்கையில் 11 கொள்முதல் நடவடிக்கைகள் பட்டியலிடப்படுகின்றன. ஒவ்வொரு கொள்முதலும் எவ்வளவு மதிப்பு என்று பட்டியலிடப்படுகிறது ஆனால் ரபேல் கொள்முதல் மட்டும் BXX என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. அவசர நிலை காலத்தில் ஆங்காங்கே கறுப்பு வண்ணம்போட்டு செய்தித்தாள்கள் தணிக்கை செய்யப்பட்டது நினைவுக்கு வருகிறது. தணிக்கையறிக்கைக்கு தணிக்கை. எனினும் மொத்த கொள்முதல் ரூ 95,000 கோடி போட்டிருப்பதால் மற்ற கொள்முதல்களின் மொத்தத் தொகையை இதிலிருந்து கழித்தால் ரபேல் கொள்முதல் ரூ 60,576.54 கோடி என்று தெளிவாகத் தெரிகிறது. இதை நாம் அந்த அறிக்கையின் அட்டவணை எண் 1.1ல் காணலாம். (இந்தத் தொகை ஒரு விமானத்துக்கு ரூ 997 கோடி என்ற கணக்கை விட 1.5 மடங்காக இருப்பதை கவனிக்கலாம். இது போன்ற பல விளக்கம் இல்லாத மர்மங்கள் நிறைந்ததாகவே இந்த ரபேல் பேர ஊழலை மோடி அரசு பராமரிக்கிறது)

1. *இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகள் என்று சொல்லப்படுபவை ஆரம்பம் முதலே இந்திய விமானப்படை வாங்க வேண்டிய விமானங்களில் இருக்க வேண்டியதாக வரையறுத்தவைதான். அவை தசால்ட்டுக்கு வேண்டுமானால் மேலதிக வசதிகளாக இருக்கலாமே தவிர, இந்திய விமானப்படையை பொறுத்தவரை அவை அடிப்படையானவை.*

இந்த அம்சங்கள் தொழில்நுட்ப ரீதியாக ஏற்கனவே பயன்பாட்டில் இருப்பவை. பல்வேறு விமான நிறுவனங்கள் தமது விமானங்களில் சேர்த்திருப்பவை. 2007-ம் ஆண்டு காங்கிரஸ் அரசு ரபேல் விமானத்தை வாங்குவதாக முடிவு செய்த நடைமுறையில் இது தொடர்பாக கேள்வி எழுப்பியிருக்கும் சி.ஏ.ஜி, மோடி அரசு பிரான்சுடன் போட்டுக் கொண்ட ஒப்பந்தத்திலும் இதே தொழில்நுட்பங்களுக்கு இந்தியாவுக்கான சிறப்பு மேலதிக வசதிகள் என்ற பெயரில் கூடுதல் பணம் கொடுக்கப்படுவது பற்றி கேள்வி எழுப்பவில்லை. இவற்றுக்காக ஏன் இந்தியா €130 கோடி (ரூ 10,140 கோடி) கூடுதல் பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்பதையும் சி.ஏ.ஜி தனது தணிக்கையில் பரிசீலிக்கவில்லை.

இவ்வளவு பணம் கொடுத்து வாங்கப்படும் தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகளின் தொழில்நுட்பம் (அறிவுசார் சொத்துரிமை) இந்தியாவுக்கு தரப்படுமா என்பது பற்றி மோடி அரசின் ஒப்பந்தம் எதுவும் சொல்லவில்லை. அதைப் பற்றி சி.ஏ.ஜி அறிக்கையும் பேசவில்லை.

2. *பழைய டெண்டரை ரத்து செய்த மார்ச் 27, 2015-லிருந்து 15 நாட்களுக்குள்ளாகவே பாரிசில் புதிய ஒப்பந்தம் போடப்பட்டிருக்கிறது (ஏப்ரல் 10, 2015). இதற்குள் பாதுகாப்புத் துறை கொள்முதல் கொள்கைக்கான விதிமுறைகள் அனைத்தையும் பின்பற்றுவது எப்படி உறுதி செய்யப்பட்டது என்று சி.ஏ.ஜி அறிக்கை பரிசீலிக்கவில்லை*
3. *புதிய ஒப்பந்தம் 2013-ம் ஆண்டில் உருவாக்கப்பட்ட பாதுகாப்புத் துறை கொள்முதல் கொள்கையை மீறியிருக்கிறதா என்று பரிசீலிக்கவில்லை.*
4. *ஆப்செட் ஒப்பந்தத்தை ரத்து செய்து அனில் அம்பானியை ஆப்செட் பார்ட்னராக சேர்த்துக் கொண்டது பற்றி சி.ஏ.ஜி பரிசீலிக்கவில்லை.*
5. *வங்கி உத்தரவாதம் தொடர்பான விலை விபரங்களையும், இந்தியாவுக்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகளுக்கான செலவு 126 விமானங்களுக்கு பதிலாக 36 விமானங்களுக்கு பகிர்ந்தளிக்கப்படுவது பற்றியும் சி.ஏ.ஜி பரிசீலிக்கவில்லை. மேலும், இந்துஸ்தான் ஏரோநாட்டிக்ஸ் நிறுவனத்துக்கு தொழில்நுட்பத்தை வழங்குவது ரத்து செய்யப்பட்டது குறித்தும் பரிசீலிக்கவில்லை.*
6. *காங்கிரஸ் ஆட்சியில் 2007-ம் ஆண்டு எந்த விமானத்தை தேர்ந்தெடுப்பது என்பதற்கு பின்பற்றப்பட்ட நடைமுறையை சி.ஏ.ஜி ஆழமாக ஆய்வு செய்திருக்கிறது. ஆனால், 2015-ல் மோடி அரசு பிரான்ஸ் அரசுடன் போட்டுக் கொண்ட ஒப்பந்தத்துக்கு பின்பற்றிய நடைமுறையைப் பற்றி மவுனம் சாதித்திருக்கிறது.*

இருப்பினும் சி.ஏ.ஜி அறிக்கை தனது வரம்புக்குள் நின்று பல கேள்விகளை எழுப்பியிருக்கிறது.

ரபேல் போர்விமானம் கொள்முதல் சம்பந்தமாக இந்தியாவிற்கும் பிரான்ஸிற்கும் இடையிலான இருநாட்டு ஒப்பந்தம் என்பது நமது ராணுவ தளவாட கொள்முதல் கொள்கையை மீறுவதாகும். ராணுவ தளவாட கொள்முதல் கொள்கையின் படி இறுதி செய்யப்பட்ட நிறுவனங்களிடம் முன்மொழிவு வேண்டுகோள் கோரப்பட்டது. (Request for Proposal). அவை பரிசீலிக்கப்பட்டு இரு நிறுவனங்கள் இறுதியாக்கப்பட்டன. எனினும் ஏற்கனவே பெறப்பட்ட. முன்மொழிவு வேண்டுகோளை ரத்து செய்துவிட்டு புதிதாக போடப்பட்ட இருநாட்டு ஒப்பந்தம் விதிமுறைகளை மீறிய செயல் என்கிறது சி.ஏ.ஜி அறிக்கை.

அடுத்து சி.ஏ.ஜி எழுப்பும் கேள்வி என்பது இந்தியாவிற்கான சிறப்பு மேலதிக வசதிகள் (India Specific Enhancement) அம்சங்கள் சம்பந்தமானது. 2007ம் ஆண்டு வெளியிடப்பட்ட விற்பனை ஆவண வேண்டுகோளில் விமானப்படை தயாரித்த கொள்முதல் தொழில்நுட்ப தேவை ஆவணத்தின்படி விமானங்கள் 14 தர அம்சங்களை கொண்டிருக்க வேண்டும். (Air Staff Quality Requirement) இந்த 14 தர அம்சங்களையும் உள்ளடக்கிய முன் வைப்புகளைத்தான் போட்டியிடும் நிறுவனங்கள் வழங்கியிருக்க வேண்டும். எனினும் தசால்ட் நிறுவனம் இந்த 14 தர அம்சங்களில் 8 அம்சங்களை மட்டும் பூர்த்தி செய்வதாக அறிவித்தது. அவற்றை இந்தியாவிற்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகள் விலையில் கூடுதல் கட்டணத்தைக் கோரியது. இக்கட்டணமான விமானத்தின் விலைக்குள் உள்ளடக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். அப்படி உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தால் அந்நிறுவனத்தின் விமான விலை என்பது அதிகமாகப் போய் போட்டியில் தோல்வியுற்றிருக்கும். அதை தவிர்ப்பதற்காக தர அம்சங்களை சமரசம் செய்து கொண்டு ரபேலின் விலையை மற்றவர்களுக்கு இணையாக இட்டுக்கட்டி கணக்குக் காட்டினர் என்று சி.ஏ.ஜி அறிக்கை குற்றம் சாட்டுகிறது. எனவே மோடி அரசு கோருவதைப் போல் €140 கோடி யூரோவிலிருந்து €130 கோடி யூரோவாக இந்தியாவிற்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதி

கட்டணத்தை குறைத்தோம் என்ற வாதமே ஒட்டுமொத்தமாக அடிபட்டுப் போய்விடுகிறது.

இந்து நாளிதழின் புலனாய்வின் படி 126 விமானங்களுக்கு இந்தியாவிற்கான தனிச்சிறப்பான மேலதிக வசதிகளுக்கான யூரோ €140 கோடி என்பதை €130 கோடியாக குறைத்தது €10 கோடி கட்டணக் குறைப்பு போல் தோன்றினாலும் அது உண்மையில் ஒரு விமானத்திற்கு €1.11 கோடியிலிருந்து €3.61 கோடியாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. இதைச் சுட்டிக் காட்டும் பொழுது ஒட்டுமொத்த €130 கோடி யூரோவும் தேவையில்லாமல் முறைகேடாக செலுத்தப்பட்ட கட்டணம் என்று சி.ஏ.ஜி அறிக்கை கூறுகிறது.

முன்மொழிவு வேண்டுகோளில் கோரப்பட்ட 14 தர அம்சங்களில் 8 அம்சங்களை மட்டும் பூர்த்தி செய்வதாகவும் மீதி 6 அம்சங்களை பின்னாளில் பூர்த்தி செய்தால் போதும் என்று இந்திய விமானப்படை கூறியிருக்கிறது. இதன் பொருள் அந்த 6 அம்சங்கள் உடனடித் தேவையில்லாதவை. எனவே அவை நீக்கப்பட்ட பின்பே மற்ற நிறுவனங்களின் விலையுடன் ஒப்பிடப்பட்டிருக்க வேண்டும். எனவே தசால்ட் நிறுவனத்திற்கு சாதகம் செய்வதற்கான முறைகேடு இது என்று சி.ஏ.ஜி அறிக்கையின் 130-131ம் பக்கம் பக்கங்களில் கூறப்பட்டுள்ளறுகிறது.

2012-ம் ஆண்டில் இரு நிறுவனங்கள் இறுதிப்படுத்தப்பட்ட நிலையில் விமானப்படை கோரிய 14 தர அம்சங்களை உள்ளடக்கியிருக்கின்றனவா என்பதை மதிப்பீடு செய்ததில் வழங்குவதில் முறையான ஆய்வு இல்லை என்ற புகார் எழுகிறது. இதை விசாரிக்க அன்றைய பாதுகாப்பு அமைச்சர் ஏ.கே. அந்தோனி ஒரு குழுவை ஜூன் 2012ல் நியமிக்கிறார். அந்தக் குழுவானது முறைகேடுகள் நடக்கவில்லை என்று கூறினாலும் மீண்டும் ஆய்வு செய்யுங்கள் என்று திருப்பி அனுப்பிவிட்டார். அக்குழுவானது மீண்டும் ஆய்வு செய்து முறைகேடு நடந்திருப்பதை உறுதி செய்து முன்மொழிவு வேண்டுகோளையே ரத்து செய்ய வேண்டும் என்று 27-3-2015ல் என்று பரிந்துரை செய்ததாக அறிக்கையின் 125-வது பக்கம் கூறுகிறது.

தற்காப்பு தயார்நிலையை உறுதிப்படுத்த 126 போர் விமானங்கள் தேவை என்று சமர்ப்பிக்கப்பட்ட ஆய்வறிக்கையின் அடிப்படையில் கோரப்பட்ட ஆலோசனை சமர்பிப்பு வேண்டுகோளை மீறி 36 போர் விமானங்கள் மட்டும் வாங்குவதாக எடுத்த முடிவானது போர் விமான கொள்முதலின் அடிப்படையையே கேள்விக்குள்ளாக்குகிறது என்று அறிக்கையின் 126-ம் பக்கத்தில் சுட்டிக்காட்டப்படுகிறது.

அரசின் நிபந்தனைப் படி, நிதிசம்பந்தமான தணிக்கை பக்கங்கள் மறைக்கப்பட்டுவிட்டதால் அதில் என்ன எழுதப்பட்டிருக்கிறது என்று தெரியாது. எனினும் சி.ஏ.ஜி அறிக்கையில் ஊழல் நடந்தாக கூறவில்லை என்று மோடி அரசு மார்தட்டிக் கொண்டிருக்கிறது.

உச்ச நீதிமன்ற வழக்கு

நமது நாட்டின் அரசியல் அமைப்புச் சட்டத்தின்படி தணிக்கைத் துறையைப் போலேவே நீதித்துறையும் சுயேச்சையான அமைப்பாகும். இதுவும் நமது ஜனநாயகத்தின் சரிபார்ப்பு சமநிலை அமைப்புமுறையின் (Check and Balance System) அங்கம். தணிக்கைத்துறைக்கு உள்ளது போன்று இதற்கும் பிரச்சனைகள் ஏராளம். எனினும் நீதித்துறையானது தணிக்கைத் துறைபோல் மக்கள் கண்ணில் படாமல் செயல்படும் அமைப்பல்ல. மக்களுக்கு மிகவும் நெருக்கமான அமைப்பாகும். இன்னொருபுறம் நீதித்துறை வழங்கும் தீர்ப்புகள் சட்டமாவதால், மக்களை ஒடுக்கும் சட்டங்களை சட்டமன்ற பாராளுமன்றங்களில் நிறைவேற்ற இயலாதபோது அவை நீதித்துறைத் தீர்ப்புகள் மூலமாக சட்டங்களாகி விடுகின்றன. நீதித்துறை அல்லல்படும் மக்களுக்கு ஆறுதல் கொடுக்கும் அமைப்பாக சில நேரங்களில் பயன்படும் போது, மறுபுறம் அவர்களை ஒடுக்கும் கருவியாகவும் நீதித்துறையை ஆளும் வர்க்கம் பயன்படுத்தி வருகிறது.

நமது நாட்டில் நடைபெற்ற மாபெரும் ஊழல்கள் நீதிமன்றம் சென்றது போன்று ரபேல் பேர ஊழல் தொடர்பான வழக்கும் உச்சநீதிமன்றம் சென்றது. இம்முறை அது ஒரு பொதுநல வழக்காக 2018-ம் ஆண்டு தொடுக்கப்பட்டது. பொதுநல வழக்கை தாக்கல் செய்தவர்கள் அபியான் கட்சியைச் சேர்ந்த பிரசாந்த பூஷன், முன்னாள் பாஜக உறுப்பினர்கள் அருண் ஷோரி மற்றும் யஷ்வந்த்

சின்ஹா. பா.ஜ.க.வினர் பொதுநல வழக்கில் சேர்ந்திருக்கிறார்கள் என்றால் அது நீதிமன்றத் தீர்ப்பின் மூலம் இந்த ஊழலைப் பற்றி பேச முடியாமல் செய்தற்கான ஏற்பாடு என்பதை நாம் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். ஆகவே தீர்ப்பு அவர்கள் எதிர்பார்த்தபடி வந்தது. டிசம்பர் 2018-ல் வழங்கிய தீர்ப்பில் விசாரணைக்கு உத்தரவிட வேண்டும் என்ற கோரிக்கை நிராகரிக்கப்பட்டது

தீர்ப்பின் முக்கிய அம்சங்கள்

- அரசின் முடிவெடுக்கும் வழிமுறைகளை சந்தேகப்பட முடியாது.
- நவீன போர் விமானங்களை நமது ராணுவத்திற்கு வாங்குவதற்கு தவிர்க்க முடியாது.
- கொள்முதல், விலை, ஆப்செட் கூட்டாளி ஆகியவற்றில் நீதிமன்றம் தலையிட முடியாது
- யாருக்கும் சாதகம் செய்யும் விதமாக கொள்முதல் நடந்து என்று கூற முடியாது
- அம்பானியை ஆப்செட் கூட்டாளியாக தெரிவு செய்தை தவறு என்று கூற முடியாது.
- 36 விமானங்களா, 126 விமானங்களா என்ற அரசின் முடிவில் நீதிமன்றம் தலையிட முடியாது.

இந்தத் தீர்ப்பின் அம்சங்களை நாம் விமர்சன ரீதியாக பார்க்க வேண்டியதிருக்கிறது. அரசுத் தரப்பில் தாக்கல் செய்த பிரமாண வாக்குமூலத்தில் ஏராளமான பிழைகளும் மூடி மறைத்தல்களும் இருந்தன. அவற்றை அப்படியே ஏற்றுக் கொண்டு தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டு விட்டது. அதன் பின்னர் மோடி அரசு தாக்கல் செய்த அறிக்கையில் இருந்த பிழைகள் வெளிப்படையாக தெரிந்துவிட்டன. இதன் மூலம் நீதிமன்றத்தின் நடுநிலைத் தன்மையும் விருப்புவெறுப்பின்றி ஆய்வுசெய்யும் திறனும் கேள்விக்குள்ளாகி விட்டன. இந்திய நீதித்துறை வரலாற்றில் இது ஒரு தவறான முன்னுதாரணமாகி விட்டது.

விலை விஷயங்களை சி.ஏ.ஜி தணிக்கை செய்து சமர்ப்பித்த அறிக்கை பொதுக் கணக்குக் குழு ஆய்வு செய்து அதில் விலைவிஷயங்களை மறைக்கப்பட்ட அம்சங்களை பொதுவெளியில் விடப்பட்டிருக்கிறது என்ற அரசு தரப்பு வாக்குமூலத்தை நீதிமன்றம் ஏற்றுக் கொண்டு எல்லாம் சரியாக இருக்கிறது என்று தீர்ப்பு கூறிவிட்டது. எனினும், உச்சநீதிமன்றம் தீர்ப்பு சொல்லும் நேரத்தில் சி.ஏ.ஜி அறிக்கை பொதுக் கணக்குக்குழுவிற்கும் சமர்ப்பிக்கப்படவில்லை பொதுவெளிக்கும் வரவில்லை. இந்த அம்சம் வெளிப்படையாக தெரிந்தபின் அசடு வழிந்த முகத்துடன் இந்த அம்சத்தை திருத்தவேண்டும் என்று அரசு உச்ச நீதிமன்றத்திற்கு விண்ணப்பம் செய்திருக்கிறது. உச்சநீதிமன்றத் தீர்ப்பில் உள்ள ஓட்டைகளைப் பார்ப்போம்

- *126 போர் விமானங்களுக்குப் பதிலாக 36 விமானங்கள் என்று பழைய டெண்டரை ரத்து செய்துவிட்டு புதிய டெண்டர் இல்லாமல் இரு நாட்டு ஒப்பந்தம் மூலம் மட்டுமே விலை நிர்ணயம் செய்யப்பட்ட பொழுது அமைக்கப்பட்ட நிபுணர் குழுவானது ஆதார விலை (Benchmark Price) என்ற ஒன்றை தீர்மானித்தது. ஆதார விலையை உதாசீனப்படுத்தி விலை நிர்ணயம் செய்தது எப்படி என்ற கேள்விக்கு உச்ச நிதிமன்றத் தீர்ப்பில் பதில் இல்லை.*

- *தசால்ட் நிறுவனத்தின் தலைமை அதிகாரி எரிக் ட்ராப்பியர் 126 விமானங்களுக்கான பேரம் 95 சதவீதம் முடிந்துவிட்டது என்று 28-2-2015ல் கூறிய வரைக்கும் 126 விமானக் கொள்முதலுக்கான டெண்டர் ரத்து செய்யப்படவில்லை என்று தெளிவாக தெரிந்தது. இந்நிலையில் ஒரே வாரத்தில் 36 விமானங்களுக்கான புதிய கொள்முதலுக்கு இருநாட்டு ஒப்பந்த்திற்கு எப்படிச் சென்றது. ரத்துசெய்யும் வழிமுறை நிறைவடையவே இருவாரங்களாவது ஆகுமே. இந்த சந்தேகத்திற்கு தீர்ப்பில் விடையில்லை. ரத்து செய்யும் வழிமுறை மார்ச் 2015ல் தொடங்கப்பட்டது என்று கூறும் பட்சத்தில் அயல்துறை செயலர் ஜெய்சங்கர் பாதுகாப்பு அமைச்சர் பாரிக்கர் ஆகியோர் எரிக் ட்ராப்பியருடன் பேசி*

95 சதவீத அளவிற்கு பேச்சுவார்த்தையை கொண்டு சென்றது எப்படி என்ற கேள்விக்கும் பதிலில்லை.

- *இரு நாட்டு ஒப்பந்தம் என்று வரும் பொழுது பிரான்ஸ் நாட்டைச் சேர்ந்த தசால்ட் நிறுவனத்தின் நிறைகுறைகளுக்கு பிரான்ஸ் அரசு உத்தராவாதம் கொடுக்கும் என்பதுதானே? அப்படி எந்த ஒரு சட்டபூர்வமான உத்தரவாதமும் பிரான்ஸ் அரசு தரப்பில் இல்லாமலேயே ஒப்பந்தம் போடபப்பட்டுள்ளது. இது எந்த அளவுக்கு நியாயமானது என்ற கேள்விக்கு நீதிமன்றத் தீர்ப்பில் பதில் இல்லை. அரசு தரப்பில் தார்மீகப் பொறுப்பை பிரான்ஸ் அரசு ஏற்றுக் கொண்டுள்ளது எனும் பட்சத்தில் அதை சட்ட ரீதியான பொறுப்பாக மாற்ற இந்திய அரசை தடுத்தது எது என்ற கேள்விக்கும் பதில் இல்லை.*
- *அரசு கொள்முதல் செய்யும் பண்டங்களின் விலைகளை ஒப்பிட்டு சரியா தவறா என்று இந்த நீதிமன்றம் தீர்ப்பு கூறமுடியாது என்று ஒருபுறம் தீர்ப்பில் எழுதி விட்டு இன்னொரு புறம் அதே தீர்ப்பில் இந்த நீதிமன்றமானது அரசு சமர்ப்பித்த அனைத்து விலை விவரங்களையும் ஆழமாக பரிசீலத்து அரசின் கூற்றான 36 விமானங்களை கொள்முதல் செய்ததில் வணிகரீதியான சாதகம் உண்டு என்பதையும் சாதகமான புதிய நிபந்தகளையும் ஏற்றுக்கொள்ளச் செய்தோம் என்ற வாத்தையும் ஏற்றுக் கொள்கிறது என்று முரண்பட்ட கருத்தை எப்படி கூறமுடியும்?*
- *பிரான்ஸ் நாட்டின் முன்னாள் அதிபர் இந்தியா வந்தபொழுது இந்தியாவின் நிர்ப்பந்தத்தின் பேரிலேயே நாங்கள் அம்பானியை ஆப்செட் கூட்டாளியாக ஏற்றுக் கொண்டோம் என்று வெளிப்படையாக அறிவித்த பின்பும் ஆப்செட் கூட்டாளியை தீர்மானிப்பதில் இரு அரசுகளுக்கும் எந்த பங்கும் இல்லை என்று இந்திய அரசு சமர்ப்பித்த வாக்குமூலத்தை நீதிமன்றம் எப்படி ஏற்றுக் கொள்கிறது?*

- *2012-ம் ஆண்டிலேயே முகேஷ் அம்பானி நிறுவனத்திற்கும் தசால்ட் நிறுவனத்திற்கும் இடையில் ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லி அனில் அம்பானி நிறுவனத்திடம் அக்டோபர் 2015ல் செய்த ஒப்பந்தத்தை மறைத்தது மோடி அரசு. இதன் மூலம் அனில் அம்பானியை ஆப்செட் கூட்டாளியாக தெரிவு செய்த விஷயத்தை பூசி மெழுகும் விஷயத்தை ஆய்வு செய்த உச்சநீதிமன்றம் குறைந்தபட்சம் இரு அம்பானிகளும் வேறு வேறானவர்கள் என்ற அளவாவது கவனம் செலுத்தியிருக்க வேண்டாமா?*

- *இந்துஸ்தான் ஏரேநாட்டிக்ஸ் நிறுவனம் தசால்ட் நிறுவனத்திடம் தனது அதீத கோரிக்கையை வைத்ததால்தான் டெண்டரை ரத்து செய்ய வேண்டியது ஏற்பட்டது என்ற அரசுத் தரப்பு வாதத்தை நீதிமன்றம் ஏற்றுக் கொள்ளும் முன்பு தசால்ட் நிறுவன தலைமை அதிகாரி 28-3-2015 அன்று 95 சதவீதம் பேரம் முடிந்துவிட்டது என்று கூறியதை நீதிமன்றம் ஏன் கணக்கில் எடுக்கவில்லை?*

- *ராணுவ கொளமுதல் கொள்கை 2013ன் படி இரு அரசு ஒப்பந்தம் மூலம் ராணுவ தளவாடங்களை கொள்முதல் செய்யமுடியாது. அரசே அது அறிவித்த கொள்கையை மீறுவதை பற்றி எழுப்பிய கேள்விக்கு இதன்மூலம் இந்தியாவிற்கு நிதிவிஷயத்தில் சாதகமான நிலை ஏற்பட்டது என்ற வாதத்தை பதிலாக நீதிமன்றம் ஏற்றுக் கொண்டது எப்படி?*

- *இல்லாத சி.ஏ.ஜி அறிக்கையை சுட்டிக்காட்டி நிதிவிஷயங்கள் எல்லாம் சரியாக இருக்கிறது என்று சான்றளித்துவிட்டார்கள் என்று அரசுதரப்பு வாக்குமூலத்தை சரிபார்க்காமல் ஏற்றுக் கொண்டது எப்படி?*

ஆக நீதிமன்றமானது உரிய கவனத்தை செலுத்தி ஆய்வு செய்யாமல் எதிர்த்தரப்பு கேள்விக்கான நேரடி பதில்களை தேடுவதில் கூட கவனம் செலுத்தாமல் அரசுத் தரப்பு வாதத்தை அப்படியே ஏற்றுக் கொண்டது ஏமாற்றமளிக்கிறது. எனினும் ஓட்டைகள் சம்பந்தமாக மேலதிக கேள்விகள் எழுப்பப்பட்டு

மறுவிசாரணை நடந்து முடிந்து விட்டது. இதன் மீதான தீர்ப்பு இப்பிரசுரம் அச்சேறும் வரை வெளிவரவில்லை.

இறுதியாக

தாம் எதிர்கொள்ளும் பிரச்சனைகள் முற்றும்போது ஆளுபவர்கள் கையாளும் உத்திகளில் முக்கியமான ஒன்று அண்டை நாட்டை எதிரியாக சித்தரித்து அச்சுறுத்தல் அபாயம் இருப்பதாகக் கூறி திசைதிருப்பும் நடவடிக்கைளில் ஈடுபடுவது. இதனால் தமது ஆட்சி பற்றி மக்களுக்கு பதில் சொல்ல வேண்டியதிலிருந்து தப்ப முடிகிறது. யாரேனும் ஒரு நாடு இப்படி ஒரு உத்தியை கையாளும் போது அடுத்த நாடும் இது போன்ற உத்தியை கடைப்பிடிப்பதிலிருந்து தப்ப முடியாது.

ஆளுபவர்கள் மக்களின் கோபத்திலிருந்தும் கேள்விக் கணைகளிலிருந்தும் தப்புவது நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கும் போதே ராணுவ தளவாட முதலாளிகளின் காட்டில் மழை பொழிகிறது என்பதையும் நாம் மறந்துவிட முடியாது. எனவே, நாடுகளுக்கிடையே பகையை தூண்டி விடும் போக்கை ஊக்குவித்து வளர்க்க அவர்கள் தரப்பிலிருந்து என்ன செய்ய முடியுமோ அதையெல்லாம் செய்கிறார்கள். இப்படியாக ஒவ்வொரு நாடும் தன்னுடைய பாதுகாப்புச் செலவை அதிகரித்துக் கொண்டே போக வேண்டியது ஏற்பட்டிருக்கிறது. எனவே, நவீன முதலாளித்துவ உலகில் ஒரு நாட்டில் எந்த அரசு வந்தாலும் ராணுவ தளவாட கொள்முதல் ஊழலில் ஈடுபடாமலிருக்க முடியாது. பாதுகாப்பு அமைச்சகத்தின் பொறுப்பேற்பவர்கள் ஊழல் பேர்வழிகளாக மாறுவதற்கும் இது வழிவகுக்கிறது.

மோடி அரசு இதில் மற்றவர்களை விட மிக மிக மோசம். ஏனென்றால் இவர்கள் போர்ப்பறை எழுப்பிக்கொண்டே ஆட்சிக்கு வந்தவர்கள். இவர்கள் போடும் காட்டுக் கூச்சலுக்குள் புகுந்து இவர்கள் செய்யும் ஊழல் அட்டூழியங்களை யாரும் கேள்வி கேட்க முடியாது. ரபேல் பேர ஊழல் இதற்கு சிறந்த உதாரணம்.

ஜனநாயகப் பாதையை கடைப்பிடிக்கும் இந்தியா போன்ற நாடுகளில் அஸ்வமேத யாகக் குதிரை போல், முடிவெடுப்பவர்கள் தானடித்த மூப்பாக செயல்பட முடியாது. அரசின் செயல்பாடுகளுக்கு

கட்டுத்தளைகள் உண்டு. ஆட்சியாளர்கள் பாராளுமன்றத்திற்கு கட்டுப்பட்டவர்கள், நீதிமன்றத்திற்கும் பதில் சொல்ல கடமைப்பட்டவர்கள். சுயேச்சையான தணிக்கைத் துறையும் இவர்களது செயல்பாடுகள் விமர்சனங்கள் வைக்கும் உரிமை உண்டு. அத்துடன் பொதுமக்கள் ஐந்தாண்டுகளுக்கு ஒருமுறை இவர்கள் மீது முடிவெடுப்பார்கள்.

ஆனால் லாபத்திற்காக மட்டுமே இயங்கும் முதலாளித்துவ உற்பத்தி முறையானது அத்தனை சரிபார்ப்பு சமநிலை அமைப்பு முறைகளையும் *(Check and Balance Mechanism)* தூக்கியடித்து நெறிபிறழ் நடவடிக்கைகளில் முன்னேறிச் செல்கிறது. அதற்கு உடன்பட்டு இந்திய அரசு நிறுவனங்கள் அனைத்தையும் வளைத்து, குலைத்து தனது நோக்கத்தை நிறைவேற்றியிருக்கிறது மோடி அரசு.

சரிபார்ப்பு சமநிலை அமைப்புமுறையின் முக்கிய அம்சமான பொதுத்தேர்தல் இப்பொழுது நடைபெறவிருக்கிறது. பொதுமக்கள் இந்த வாய்ப்பை பயன்படுத்தி இவர்களின் நெறிபிறழ் நடவடிக்கைகளுக்கு கடிவாளம் இடவேண்டும்.

மோடியும், பா.ஜ.கவும், அவர்களது கூட்டணியும் ரபேல் போர் விமான கொள்முத பேர ஊழல் மூலம்

- நாட்டின் பாதுகாப்பு பிரச்சனையை பயன்படுத்தி தங்களின் படாடோப தேர்தல் மற்றும் விளம்பரச் செலவுகளுக்காக கொள்ளையடித்து குவித்து வைத்திருப்பவர்கள்
- ஆட்சியதிகாரத்தை பயன்படுத்தி ஊழல் தடுப்பு விதிமுறைகளை நீர்த்துப் போகச் செய்தவர்கள்
- ஊழல் செய்வதற்கு சட்ட பூர்வப் பாதையை போட்டவர்கள்
- தனியார் மூலதனம் பெருகுவதற்கு நாட்டின் நலனில் சமரசம் செய்தவர்கள்.
- சுயேச்சையான தணிக்கை அமைப்பில் தாக்குதல் தொடுத்து அவர்களின் தணிக்கை முறைக்கு வரம்பிட்டவர்கள்
- சுயேச்சையான நீதியமைப்பில் தலையிட்டு உச்சநீதிமன்றத்தில் பொய் பிரமாண வாக்குமூலத்தை தாக்கல் செய்து நீதியை தடம்புரளச் செய்தவர்கள்

தமிழ்நாட்டிலோ மோடி வகையறாக்கள் மாநிலத்தையே மொட்டை அடித்து ஆட்டம் போட்டுக் கொண்டிருக்கும் ஊழல் கட்சியான அ.தி.மு.க தலைமையிலான கூட்டணியில் இணைந்திருக்கின்றனர். இந்தத் தேர்தலில் மோடியையும் அவரது தமிழ்நாட்டு கைப்பாவைகளையும் படுதோல்வியடையச் செய்து குறைந்தபட்ச ஜனநாயக நடைமுறைகளை மீட்பதற்கு வழி ஏற்படுத்துமாறு கேட்டுக் கொள்கிறோம்.

■



2014-ம் ஆண்டு பேசிய ஒப்பந்தப்படி ஒரு விமானத்தின் விலை ரூ 428 கோடி. 2016-ல் மோடி அரசு பேசிய விலை ரூ.1600 கோடி. ஏன் இந்த விலை ஏற்றம் என்றால் '2014-க்குப் பிறகு விமானங்களில் மேலதிக வசதிகளை உள்ளடக்கி விட்டோம் அதற்கான விலையையும் சேர்த்ததால்தான் மூன்று மடங்குக்கு மேலாகிவிட்டது' என்கிறார்கள். ''அப்படியென்ன சேர்த்திருக்கிறீர்கள்'' என்று கேட்டால் 'அது ராணுவ ரகசியம் அதை வெளியிட முடியாது' என்கிறார்கள். இது உண்மையா என்று ஆய்வு செய்தால் பிரான்ஸ் நாட்டு அதிபரின் கூற்றுப்படி புதிய ஒப்பந்தத்தின்படி விற்கப்படவிருக்கும் விமானம் பழைய ஒப்பந்தத்தில் கூறப்பட்ட விமானத்திலிருந்து எந்த வகையிலும் மாறுபடவில்லை என்று தெரிகிறது.

00018092

thamizhbooks.com பாரதி புத்தகாலயம் புதிய புத்தகம் பேசுது

₹ 15/-